



U. PORTO

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS E TÉCNICAS DO PATRIMÓNIO

**OS PAINÉIS DE AZULEJO DA ESTAÇÃO DE S. BENTO
HISTÓRIA, CONTEXTO E ICONOGRAFIA**

EDNILSON LEANDRO PINA FERNANDES

MESTRADO EM HISTÓRIA DA ARTE PORTUGUESA

RELATÓRIO DE ESTÁGIO

Orientador Científico: Professor Doutor Luís Alberto Esteves dos Santos Casimiro

PORTO

2010

Agradecimentos

Um trabalho desta natureza só é possível graças à colaboração de um conjunto variado de pessoas e entidades. Por isso gostaríamos de agradecer a quantos contribuíram para a realização deste trabalho.

Aqui se exprime a minha gratidão a:

Professora Doutora Lúcia Maria Cardoso Rosas Directora de Curso de Mestrado em História da Arte Portuguesa.

Professor Doutor Luís Alberto Esteves dos Santos Casimiro, pela orientação, rigor e profissionalismo demonstrados ao longo desta caminhada.

Gabinete Cultural da CP por me terem aceite neste estágio, em especial à Dr.^a Rosa Gomes e D. Manuela Costa, pelas suas diligências e disponibilidade durante o período das pesquisas e fornecimento de informação.

Meus pais e irmãos por acreditarem sempre em mim e por me apoiarem incondicionalmente em todas as decisões da minha vida.

Meu amigo e colega de curso Gilson Fernandes por se ter disponibilizado sempre que foi preciso ajudar na formatação do trabalho e no fornecimento de material fotográfico.

Direcção da APECA - Associação Portuguesa das Empresas de Contabilidade e Administração – pela sua compreensão e auxílio, nomeadamente pelo tempo que me dispensaram e permissão de utilização do material informático e de reprodução, bem assim como aos meus colegas de trabalho, funcionários da APECA, pelo incentivo e solidariedade que manifestaram para este empreendimento.

Funcionárias da biblioteca da Faculdade de Letras Universidade do Porto pela ajuda preciosa e afeição com que sempre me trataram.

Todos os meus amigos e colegas que sempre estiveram comigo nas horas boas e más.

Por último, mas não menos importante, à Maria João companheira que me deu apoiou com as suas palavras que me deram forças quando estas já me tinham abandonado. “Não trocaria um minuto de ontem contigo por cem anos de vida”. Obrigado por nunca duidares das minhas capacidades.

Resumo

No âmbito do Estágio realizado no Gabinete Cultural da CP, elaboramos o presente trabalho designado por “Os Painéis de Azulejos da Estação de S. Bento: história, contexto e iconografia” que consiste numa proposta de matérias a incluir num catálogo de apresentação dos painéis de azulejo do átrio da estação.

Dado que achamos relevante analisar os painéis tendo em conta o seu espaço e contexto, fazemos uma apresentação da história do local onde pertencem (desde o antigo Mosteiro que ocupava o lugar e o arquitecto que edificou a estação) e do artista responsável pela elaboração.

Nesta conformidade, abordamos o nosso tema de acordo com quatro capítulos.

Os dois primeiros, destinam-se à história do Mosteiro de S. Bento da Ave-Maria, fonte de inspiração para o nome da estação, desde a sua construção até à sua polémica extinção nos finais do século XIX para dar lugar à estação; e à edificação da Estação de S. Bento, nomeadamente, a sua polémica localização, os avanços e recuos na escolha do projecto, referindo formação e obras de Marques da Silva sendo este a quem se deve a arquitectura do edifício.

Já no âmbito da análise dos painéis de azulejo, que consistem no objecto do nosso estudo, o terceiro capítulo é dedicado à apresentação do seu criador, o pintor Jorge Colaço, com referência ao seu percurso artístico e principais obras. Para finalizar o nosso estudo, é apresentada a iconografia dos painéis previamente identificados como relevantes para o alcance do nosso objectivo.

Abstract

Under the scope of the Internship in the Cultural Office of CP (Portuguese public railway company), we prepared this report called “Os Painéis de Azulejos da Estação de S. Bento: história, contexto e iconografia” (“The Tile Panels of S. Bento Train Station: history, context and iconography”) which is a proposal concerning subjects to be included in a catalogue about S. Bento Train Station vestibule's tile panels.

Since we find relevant to analyse the panels taking in account its space and context, we present the history of the place where they belong (from the former monastery which occupied that place to the architect who planned the train station) and of the artist responsible for its craft.

Accordingly, we approach our subject in four chapters,

The first two are reserved to the history of the monastery (Mosteiro de S. Bento de Ave-Maria), which inspired the name of the train station, from its erection to its controversial dissolution in the end of the XIX century to make way for the train station; and to the erection of the S. Bento Train Station, namely, its controversial localization, the hesitations in choosing the project, with reference to the education and works by Marques da Silva, who was responsible for the architecture of the building.

Under the scope of the analysis of the tile panels, which are the object of our study, the third chapter is devoted to the presentation of its author, the painter Jorge Colaço, with reference to his artistic career and major works. To conclude our study, we present the iconography of the panels previously identified as relevant for us to achieve our purpose.

Sumário

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I - O MOSTEIRO DE SÃO BENTO DE AVE-MARIA	3
CAPÍTULO II - A CONSTRUÇÃO DA ESTAÇÃO DE S. BENTO E MARQUES DA SILVA	18
CAPÍTULO III - JORGE COLAÇO – PERCURSO ARTÍSTICO E OBRAS.....	48
CAPÍTULO IV – A ICONOGRAFIA DOS PAINÉIS DE AZULEJO DA ESTAÇÃO DE S. BENTO	55
CONCLUSÃO.....	90
BIBLIOGRAFIA	91
ANEXOS	95
ÍNDICE.....	123

INTRODUÇÃO

O presente trabalho consiste num relatório de estágio elaborado no âmbito do Mestrado em História da Arte Portuguesa da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, tendo sido orientado pelo Professor Doutor Luís Alberto Esteves dos Santos Casimiro.

Findo o primeiro ano curricular deste ciclo de estudos, optamos pela realização do estágio por considerar uma mais-valia e uma experiência enriquecedora desenvolver um estudo aprofundado sobre um tema em concreto, neste caso os painéis de azulejo da Estação de S. Bento, não descurando o suporte teórico que deve servir de base a qualquer estudo.

O nosso objectivo consiste em propor ao Gabinete Cultural da C.P., a elaboração de um catálogo alusivo à Estação de S. Bento, com enfoque nos seus painéis de azulejo.

Tendo em vista o alcance do objectivo a que nos propomos, o nosso trabalho apresenta uma estrutura composta por quatro capítulos, onde fazemos um enquadramento histórico e a análise dos painéis de azulejo que consideramos relevantes para o nosso estudo, concluindo com uma síntese e a proposta do catálogo.

No capítulo I, apresentamos o Mosteiro de S. Bento da Ave-Maria, que ocupou o lugar hoje pertencente à Estação de S. Bento, desde a sua construção até à extinção nos finais do século XIX.

Posteriormente, abordamos a construção da Estação de S. Bento, nomeadamente, a sua polémica localização; os avanços e recuos na escolha do projecto; e a formação e obras de Marques da Silva, a quem se deve a arquitectura do edifício.

Já na esfera da análise dos painéis de azulejo, o capítulo seguinte é dedicado à apresentação do seu criador, o pintor Jorge Colaço, com referência ao seu percurso artístico e principais obras.

No último capítulo, é apresentada a iconografia dos painéis de azulejo da Estação de S. Bento previamente identificados¹ como relevantes para o alcance do nosso objectivo.

¹ Apesar de ao longo no trabalho termos apresentado todos os painéis de azulejo existentes, apenas fazemos a análise detalhada dos que consideramos relevantes.

Todo o texto será acompanhado, tanto quanto possível, por figuras para auxiliar a sua compreensão e possibilitando ao leitor a visão panorâmica da referência. Contudo, encontrámos alguns obstáculos que nos impediram de recolher registos fotográficos de alta qualidade, tendo sido esta dificuldade colmatada pela apresentação de fotografias da nossa autoria comprometendo a qualidade das mesmas, devido às limitações de equipamento disponível e ambiente, por exemplo, espaço, luminosidade, e tráfego humano.

Por fim, apresentamos a conclusão onde explanamos a nossa experiência relacionada com o estágio, com uma síntese dos temas a incluir no catálogo.

Dada a importância e o carácter inédito dos documentos encontrados na pesquisa do arquivo da CP, colocaremos em anexo, uma série de imagens de forma a divulgar tais elementos como subsídio para a história da CP e dos painéis.

CAPÍTULO I - O MOSTEIRO DE SÃO BENTO DE AVE-MARIA

CAPÍTULO I

O MOSTEIRO DE SÃO BENTO DE AVE-MARIA

Existiu até finais do século XIX, no preciso local onde hoje se eleva a Estação de S. Bento, o belo edifício do Mosteiro Beneditino das freiras de S. Bento da Ave-Maria. A fundação do Mosteiro da Ave-Maria ou da Encarnação das monjas de São Bento, obedeceu a um plano de melhoramento que o rei Venturoso quis efectivar na cidade do Porto, transformando a sua parte norte junto dos muros, onde o postigo de carros desembocava na Praça do Faval, comprimida entre hortas e jardins, num amplo terreiro, servido por larga porta (fig. 1) que se continuava com uma formosa rua novamente aberta.²

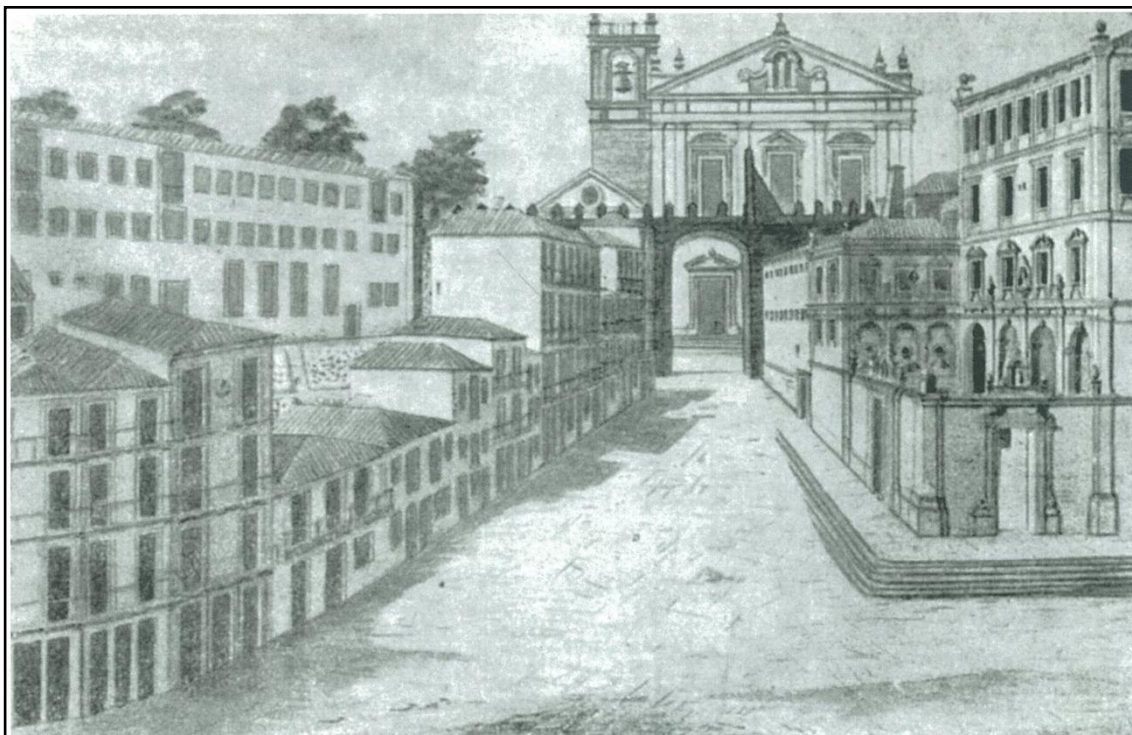


fig. 1 - Desenho de autor desconhecido, mostrando o interior da Porta dos Carros com o Convento dos Lóios à esquerda, o Mosteiro da Ave-Maria à direita e a Igreja dos Congregados já fora do pano das muralhas.

² Esta informação pertence a um texto encontrado durante a pesquisa efectuada no arquivo da CP, «Benedictina Lusitana. Coimbra 1651. Tôm. II. Trat II. Port. VII. Cap. IV.»

Fundado em 1518 pelo Rei D. Manuel I, concluiu-se no reinado de D. João III, em 1528. Por Bula do Papa Paulo III, no ano de 1535, foram incorporados neste Mosteiro os de S. Salvador de Vila Cova de Sandim, S. Cristóvão de Rio Tinto, Santa Maria Maior de Tarouquela e de S. Salvador de Tuías, com todas as suas rendas e propriedades. Como as religiosas dos referidos Mosteiros eram Beneditinas, este passou a denominar-se *Mosteiro de S. Bento da Ave-Maria* (fig. 2).³



fig. 2 - Imagem do mosteiro ainda intacto, apenas truncado da escadaria de acesso inicial. Distinguem-se as portas viradas à Rua do Loureiro e ao Largo de S. Bento, que permitiam o acesso ao pátio exterior (ver a fig. 10). Também daqui, e através de três arcos, podia aceder-se ao corpo do edifício de dois pisos (virado para o Largo de S. Bento), onde se situavam as cozinhas e várias oficinas. No corpo mais elevado, numa galeria composta por quatro arcos, situava-se, a portaria principal e duas rodas para o locutório, bem como a escada para as saletas ou grade de recepção de visitas. Sobre a portaria localizavam-se os aposentos da abadessa, e no último andar a sala do mirante.

³ FONSECA, António Guedes da – *Apontamentos para a história da estação de S. Bento (Porto)*. Porto: Livraria Simões Lopes., pág. 1.

Quatro datas marcam a vida deste edifício: 1518, 1783, 1834 e 1894. Na primeira, determina D. Manuel I a sua função, impondo o agrupamento de religiosas e rendimentos dos pequenos Mosteiros já referidos (todos eles, de resto, já em nítida decadência).

Cumpriam as religiosas a chamada Regra de S. Bento, que tudo regulava na vida da comunidade, do vestuário (fig. 3) até ao modo de dormir e ao tipo de alimentação. Como deveres máximos, estavam prescritos o da obediência, o da pobreza e o da castidade. Embora a regra sempre se mantivesse inalterável, a sua aplicação ia sendo moldada a cada nova época.

O estatuto social mantinha-se dentro do mosteiro. As religiosas usavam o apelido de família, tinham criadas particulares e possuíam objectos de valor. O Mosteiro foi-se enchendo de gente.

Pertenceria à nova igreja do mosteiro de S. Bento da Ave-Maria desempenhar aquela missão, cuja fachada foi classificada como «canto do cisne rocaille». Mais uma vez, edifícios que resistiram ao terramoto de 1755 seriam destruídos por um incêndio, o que aconteceria à igreja do mosteiro em 1783.

Conhecemos com todos os pormenores o que se passou nessa madrugada de 10 de Outubro de 1783, graças a uma carta de João de Almeida e Melo, escrita a 18, para D. Tomás Xavier de Lima, 14.º visconde de Vila Nova de Cerveira e Secretário de Estado dos Negócios do Reino, na qual pedia que desse parte à Rainha de tudo o que tinha acontecido:

«Pelas duas horas da meya noite antecedente ao dia sexta-feira, se contarão dez do corrente, se fez manifesto o incendio no convento das religiosas de São Bento desta cidade: Constantes na resolução de não franquearem as entradas da clausura, se persuadião animozas a que poderião suffocar o fogo na parte em que principiou a atear-se; porem adiantando-se rapidamente as chamas por cauza do vento, que corria hum pouco forte da parte do nordeste, não pôde

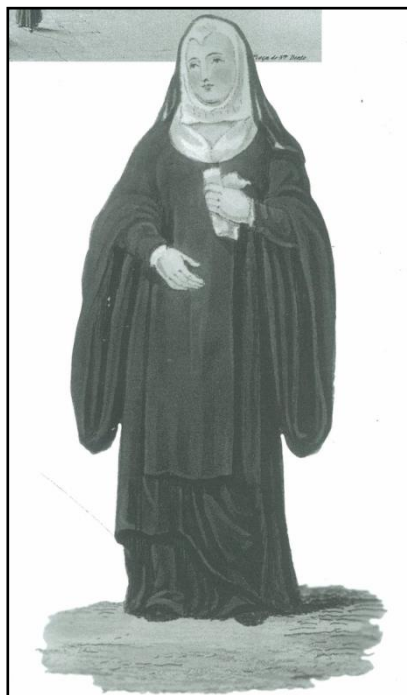


fig. 3 - Gravura inserida em Portugal, do Illustrated, do reverendo Kinsey (segunda edição de 1829). Representa o hábito de uma freira beneditina.

escuzar-se a deligencia de abrir passo, por onde se imaginou conveniente, para precaver a total ruína daquelle grande edificio, que estava no eminente perigo de ficar inteiramente reduzido a cinzas: ardeu a igreja, sacristia, coro, galleria, algumas cazas, e officinas contíguas à dita igreja, de que ainda comodamente se pôde salvar a prata, e ornamentos do seu respectivo servisso; conseguindo-se ao mesmo tempo, em tanta consternação, a felicidade de poderem os padres da Congregação do Oratório extrair do Sacratio o Vazo com as Sagradas Formas, que transportarão para a igreja do seu convento».⁴

Segundo a carta, o Governador das Armas tomou todas as providências necessárias, quer dando ordem para actuarem os soldados de piquete e do corpo de reserva, que sempre estão prontos para qualquer caso fortuito, quer no dia seguinte mandando guardar o mosteiro. O motivo apresentado era devido ao sinistro, a clausura não ficar com a devida segurança:

«Como as paredes da Igreja, e dos mais lugares, em que se ateou o incendio, ficarão com alguma ruína; e por ellas podia facilitar-se o ingresso da clauzura, dispuz huma guarda, destinada unicamente para cutetella e segurança do convento; e ao lado direito da entrada da ditta igreja, se construiu huma barraca, para se recolherem os soldados da mesma guarda, que hé comandada por official subalterno, e della se repartem as sentinellas para os sítios, em que julguei necessária a vigilância».⁵

O incêndio que destruiu a igreja do Mosteiro de S. Bento da Ave-Maria, e que João de Almada e Melo relatou, teria começado da parte do claustro, junto da capela, e às cinco horas da manhã estava tudo completamente estragado.

No mesmo dia, o bispo D. João Rafael de Mendonça tomou as providências. Com a igreja, sacristia, coro e galerias destruídas pelo incêndio, logo se iniciaram diligências para reconstruir tudo, o que aconteceu a partir de 14 de Dezembro de 1783.⁶

O risco foi executado pelo «arquitecto» Manuel Álvares – ou Manuel Alves – natural de Santa Cruz do Bispo, que levou pela planta 120\$00 réis. A primeira pedra foi

⁴ ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira – *O Porto na época dos Almadás: arquitectura, obras públicas*. Porto: Câmara Municipal, 1988, pp. 120-121.

⁵ *Ibidem*, pág. 121.

⁶ *Ibidem*, pág. 122.

colocada solenemente em 7 de Junho de 1784. Nesse dia, com a presença do bispo D. João Rafael de Mendonça, acompanhado por cinco «Ilustres Capitulares» - o Tesoureiro Mor, Álvaro Leite Pereira do Lago e Vasconcelos, e os Cónegos, António Martins de Sampaio, José Joaquim Rosado de Faria e Simão de Melo Cogominho, e o Arcediago do Porto, António Jorge de Meireles que pegava no «Baco Episcopal» - foi colocada a primeira pedra.⁷

Lançada a primeira pedra, trabalhando-se intensamente nas pedreiras desde 1783, as obras da nova igreja vão continuar ininterruptamente até à sua conclusão, em 1794.

Ao longo dos dez anos que duraram as obras, foram diversos os mestres pedreiros e carpinteiros que contribuíram para a sua concretização, desde os que estavam à frente das pedreiras, até aos que trabalharam na igreja.

Interiormente a igreja que substitui a antiga era vasta, clara, com galerias nos dois andares que a «cingem partindo dos coros, e permitindo o uso de todas as tribunas». Igreja «de uma só nave, coberta de abóbada assente em grossas paredes cortadas de corredores, com sumptuosos altares e magnífico órgão».⁸

A fachada da nova igreja do Mosteiro de S. Bento da Ave-Maria estava dividida em quatro zonas que tornavam o corpo central um pouco saliente (fig. 4). Na primeira zona, ladeavam a portada dois pares de colunas, que sustentavam um frontão curvo interrompido, conjunto que recorda, ainda que este seja mais imponente, a portada da igreja do Recolhimento de Nossa Senhora do Patrocínio. Não podemos esquecer que Manuel dos Santos Porto e Manuel Álvares, eram de Santa Cruz do Bispo. Um janelão abria-se no centro da segunda zona, que seguia o mesmo esquema do andar do portal, mas agora rematada por um frontão triangular interrompido. Estas duas zonas lembram a composição da fachada da catedral de Siracusa de Pompeo Picherali (1670-1743). Finalmente, um grandioso ático rematado por um frontão triangular de linhas ondulate, ambos «cavados numa superfície côncava similar à da maioria dos retábulos portuenses de talha rocaille» coroavam a fachada. No primeiro, inscrevia-se um nicho com a estátua do padroeiro; no segundo, o tímpano era decorado com as armas reais. Os dois corpos laterais terminavam em frontões de volutas interrompidas. Aqueles apresentavam, como em todo frontispício, tanto nos remates dos dois janelões como nos

⁷ ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira – *O Porto na época dos Almadás: arquitectura*, pág. 122.

⁸ *Ibidem*, pág. 123.

dois óculos, todo um vocabulário rococó que perdura no Porto até finais do século XVIII, inserido muitas vezes em esquemas de tendências classicizantes.⁹



fig. 4 – Pormenor do portal de entrada da Igreja

No ano de 1821, o Mosteiro, em respostas a um questionário do governo, declara ter 55 religiosas, 55 criadas particulares, 32 criadas da ordem, 18 seculares decretas e ainda, externamente, 3 capelões, 2 advogados, 2 médicos, 1 cirurgião, 2 feitores, 1 comprador, 1 procurador agente, 2 serventes de sacristia, 2 hortelões.¹⁰

⁹ ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira – *O Porto na época dos Almadás: arquitectura, obras públicas*, pp. 120-124.

¹⁰ DIAS, Marina Tavares; MARQUES, Mário Morais – *Porto desaparecido*. Lisboa: Quimera, 2002, pág. 72.

Neste questionário é, ainda, formulada a seguinte questão: «Que utilidade tiram a Religião e o Estado de cada um dos mosteiros; de que estudos e de que educação activa são capazes, tendo em vista as ciências filosóficas, principalmente física, química, botânica e agricultura?» Responde o capítulo: «Este mosteiro é muito útil e proveitoso à Religião e ao Estado, porque nele se observa exactamente a disciplina regular, sustentando-se o culto divino com a maior decência, e acomodando-se nele como adido a virgens sagradas meninas distintas, que no século não teriam comodidade para uma decente subsistência; e sempre este mosteiro tem sido muito interessante ao Estado prestando socorros a pessoas indigentes, e tendo sido pronto no pagamento das décimas, contribuições e empréstimos para as urgências da causa pública, não se esquecendo jamais nas suas orações e preces de orar ao altíssimo pelo bem espiritual e temporal da Nação». ¹¹

Em 1834, sai o decreto da extinção das ordens religiosas em Portugal.

Como é sabido, este argumento não convenceu o Governo que, cobiçando os avultados bens das instituições religiosas, acabaria com elas pouco tempo depois (no ano de 1834), por decreto de Joaquim António de Aguiar, o conhecido “mata-frades”. Esse diploma, assinado por D. Pedro IV, determinava a extinção imediata dos conventos masculinos, a proibição de que novas freiras professassem e a extinção dos respectivos conventos por morte da última freira.

Com as mudanças que o Liberalismo impôs no sistema fundiário e com a dificuldade na cobrança de foros e de rendas que as convulsões políticas provocaram, os rendimentos dos conventos femininos que permaneceram viriam a diminuir significativamente. ¹²



fig. 5 - Brasilão da ordem beneditina (que ornava a casa do capelão, vendida pelas freiras em 1834)

¹¹ *Ibidem*, pág. 72.

¹² *Ibidem*, pp. 72-74.

A fome chegou mesmo às clausuras. E no Mosteiro de S. Bento da Ave-Maria viveram-se grandes dificuldades.

Decidiram então as freiras vender as casas do capelão, edifício independente do Mosteiro e situado para as bandas da rua Loureiro. Pouco depois, seriam todas as pratas consideradas dispensáveis ao serviço religioso e, nos dias 5 e 9 de Dezembro de 1836, a cidade assiste, à porta do mosteiro, ao leilão das preciosas alfaias. Sem deixar rasto, desaparecem um vaso grande ornado de pedras preciosas, custódias, cálices, salvas, purificadores, caldeiras e hissopes, castiças, tinteiros e báculos – incluindo o da própria abadessa. Das peças vendidas, apenas é possível, hoje encontrar rasto da última, presentemente guardada no Museu Nacional de Arte Antiga, em Lisboa. Da casa do capelão, ampliada e remodelada pelos sucessivos proprietários, conserva-se somente, nos jardins do Museu Soares dos Reis, no Porto, o Brasão da Ordem Beneditina (fig. 5).¹³

O relatório apresentado à Câmara Municipal no ano de 1887, em que se propõe a construção da Estação Central dos Caminhos de Ferro nesse lugar, estende-se em considerações de natureza económica e é parco em relação a comentários sobre o edifício a demolir. Apenas a ele se refere nos seguintes termos:

«Prosseguindo em considerações de ordem puramente económica para o tesouro, cumpre assinalar que os terrenos da cerca e o mosteiro pertencem já ao Estado; e, enquanto a demolição, não há a fazer senão a do edifício do mosteiro que em todos os casos, está condenado, visto que ele se acha em tal estado de ruína que já constitui um perigo grave e permanente para quem nele habite».¹⁴

¹³ DIAS, Marina Tavares; MARQUES, Mário Morais – *Porto desaparecido*, pp. 74-75.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 86-87.



fig. 6 - Fachada Sul, virada à Rua do Loureiro. Em primeiro plano estão as janelas do coro alto, depois o coro baixo, a entrada da igreja e, ao fundo, fechando o terreiro de entrada, o edifício da sacristia.

Em finais do século XIX, pouco restava do edifício que D. Manuel I mandara erigir. Fora acrescentado e alterado sucessivamente, datando as últimas construções do último quartel de Setecentos, época em que igreja, coros (fig.7) e claustros (fig. 8) substituíram os anteriores, destruídos pelo incêndio de 1783.¹⁵

O edifício era delimitado a sul pela Rua do Loureiro (fig.6), acabando num extenso pátio lajeado, para onde se abria a porta da igreja e as janelas dos coros; a norte (fig. 9), cercava-o o pano de muralhas que descia da Batalha à Porta Carros (para onde davam as janelas refeitório e dos dormitório); a poente, ladeava o largo da Feira de S. Bento (sob as pequenas janelas de cozinhas e fornos); a nascente, limitava-o a vasta cerca, ou pomar, como lhe chamavam as freiras. Unindo os corpos sul e poente, ficava o pátio de entrada, que o lápis do arquitecto alemão Albrecht Haupt registou na sua obra *Die Boukunst der Renaissance in Portugal* (fig. 10), publicado em 1890.¹⁶

¹⁵ DIAS, Marina Tavares; MARQUES, Mário Morais – *Porto desaparecido*, pág. 89.

¹⁶ *Ibidem*, pág. 89.

Sousa Reis, nos seus manuscritos, deixou-nos sobre esse trecho do edifício a seguinte descrição:

«No ângulo desse Mosteiro, que faceia com o largo da feira de S. Bento, existe a clastra externa, a qual tem uma porta rasgada no muro voltada ao Sul, outra ao poente, que facultam a entrada por ambos os lados, tendo antigamente por eles uma longa escadaria de pedra, a qual, para embelezamento público, foi cortada e substituída por varanda de ferro. Conservando assim a livre passagem e ingresso para a respectiva clastra quadrada, fazendo-lhe face internamente pelo ângulo do nascente três formosos de galeria, se achada a portaria principal e duas rodas para o locutório, bem como a escada para as saletas ou grades de recepção de visitas.

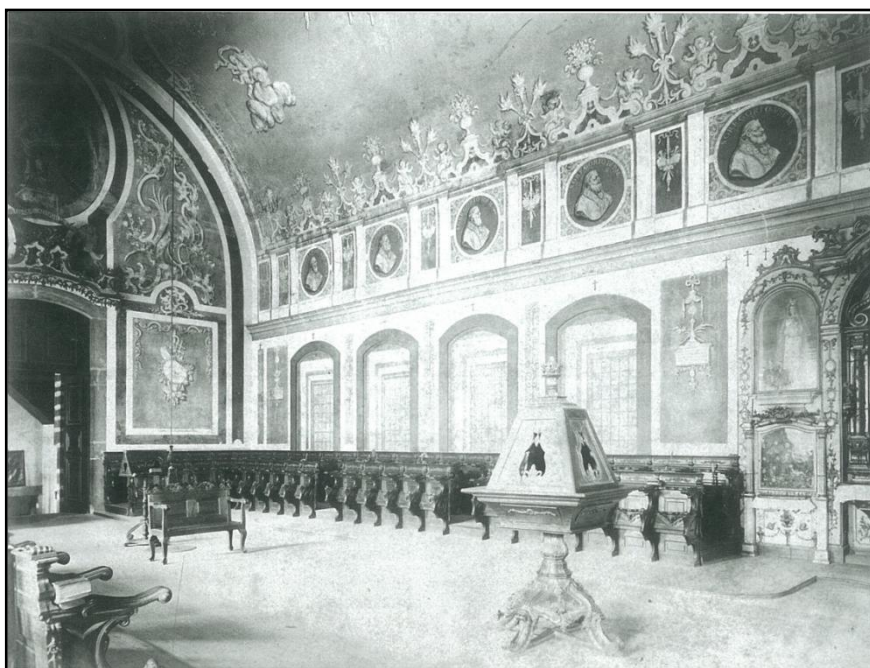


fig. 7 - Aspectos do coro alto, onde as freiras se reuniam para os ofícios divinos. Nas paredes desse compartimento, um friso de medalhões a fresco retrata os papas pertencentes à Ordem de S. Bento.

Iguais arcos se vêem para o ângulo do Norte e faceando também com a mesma clastra que contém uma segunda portaria destinada ao serviço diário do convento. Sobre estas duas escadarias se eleva ainda uma série de janelas de peitoril, tendo assentado ao nascente o acréscimo de outro andar superior que é chamado o Mirante».¹⁷

¹⁷ *Ibidem*, pág. 89.



fig. 8 – Claustro no ângulo sul-poente, com o chafariz ao centro.

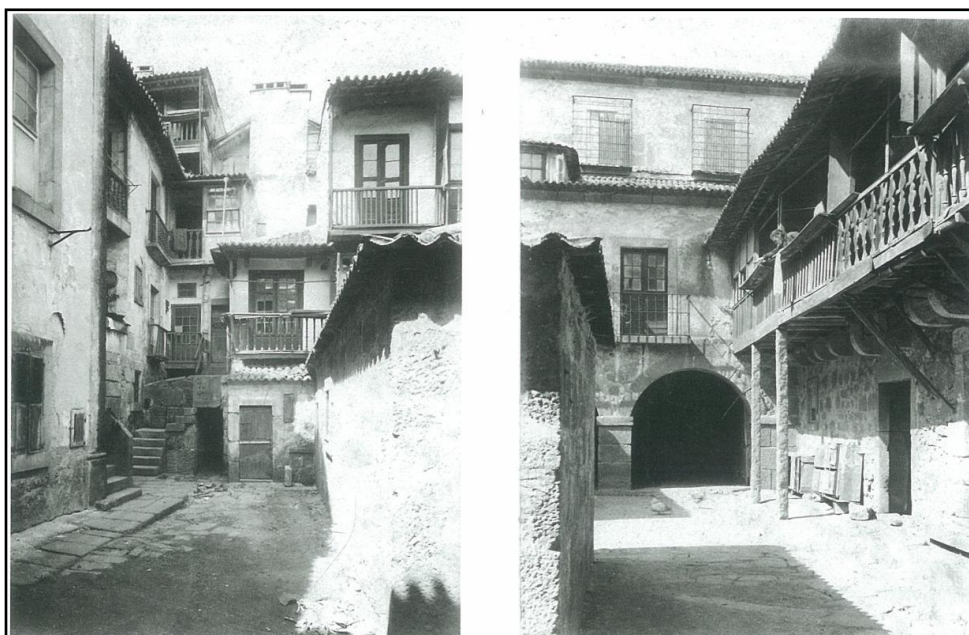


fig. 9 – Fachada Norte, confrontando a velha muralha. Quase enterrado no piso térreo, situava-se aqui o refeitório. Os andares superiores possuíam dois dormitórios com 25 e 38 celas, decoradas a papel de parede, pinturas a fresco ou painéis de azulejos. Para protecção de vistas do mosteiro, foi proibida durante séculos aos prédios vizinhos a abertura de janelas para a Rua da Madeira.

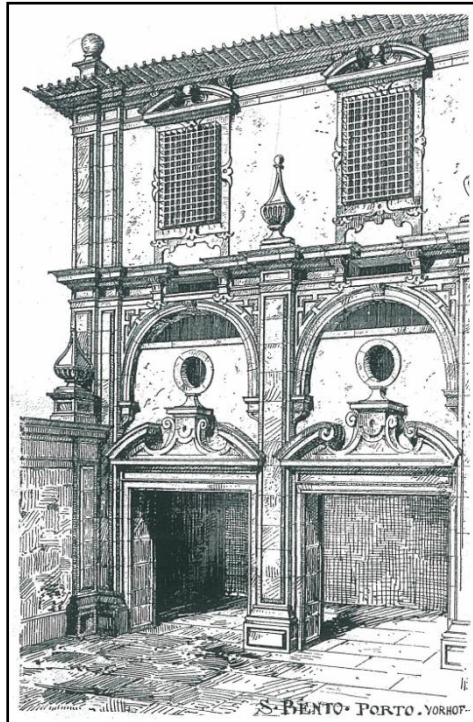


fig. 10 - Aspecto do pátio de entrada, tal como o desenhou o arquitecto alemão Albrecht Houp (em *Baukunst der Renaissance in Portugal*).

Quando se decide a construção da estação neste local já uma primeira fatia levava o pátio, a sua entrada norte e o corpo poente do edifício. Um decreto de 15 de Abril de 1886 ditara já a expropriação e demolição dessa parte do edifício para alargamento do Largo de S. Bento, exigido pelo aumento do tráfico. A última abadessa morre em Maio 1892, mas a demolição só se inicia em 1894. Na segunda fatia, desaparece todo o edifício do mosteiro e acerca, sobrevivendo apenas mais alguns anos a igreja.¹⁸

Em 1893, um grupo de cidadãos tentara *in extremis* salvar igreja e as dependências anexas (que constituíam o conjunto dos edifícios virados à Rua do Loureiro). Eram membros da irmandade laica de S. Bento, que aí mantinha em funcionamento uma escola.¹⁹

¹⁸ DIAS, Marina Tavares; MARQUES, Mário Morais – *Porto desaparecido*, pp. 89-92.

¹⁹ *Ibidem*, pág. 92.

Dirigindo-se ao ministro das Obras Públicas, Bernardino Luís Machado Guimarães (que anos depois o país virá a conhecer como Presidente da República), apresentaram um projecto, provavelmente da autoria do engenheiro Alberto Álvares Ribeiro, em que a estação a construir integra os edifícios que pretendem salvar. A tradição diz que foi por influência do estadista que a demolição da igreja demorou mais alguns anos a concretizar-se.²⁰



fig. 11 - A igreja em demolição com a gare provisória já após o desaparecimento do Mosteiro.

²⁰ *Ibidem*, pág. 92.

A guerra de influências prosseguiu, enquanto os católicos portuenses mais renitentes se foram conformando, enganados com a promessa da reconstrução da fachada da igreja no novo templo que a confraria de Cedofeita construiria. Mas o resultado da contenda é conhecido. A igreja seria finalmente demolida em 1902 e as suas pedras de facto utilizadas em Cedofeita, mas nas fundações. O altar-mor e as imagens dos padroeiros, bem com cadeiras e estante do coro seguiram, com várias outras alfaías, para a nova igreja de Cedofeita. Mas muitos outros objectos se dispersaram.²¹

²¹ *Ibidem*, pág. 93.

CAPÍTULO II - A CONSTRUÇÃO DA ESTAÇÃO DE S. BENTO E MARQUES DA SILVA

2.1. Breve história sobre a construção da Estação de S. Bento

Se Lisboa tinha uma Estação em Pleno Rossio, não deveria também, o Porto, segunda cidade do País, ter uma estação assim central, como a da Capital?²²

Desde 1856 que Lisboa possuía caminho-de-ferro, mas só em 1891 é que os comboios chegaram ao Rossio, coração do burgo «alfacinha». Por sua vez, a cidade Invicta tinha o caminho-de-ferro até Braga desde 21 de Maio de 1875 e a ligação para Gaia desde 5 de Novembro 1877. Mas partiam para um e para outro lado, da estação do Pinheiro de Campanhã, que então era uma espécie de arrabalde da cidade do Porto. Os portuenses não se davam por satisfeitos apenas com isto. Desejavam uma ferrovia mais íntima, no centro da cidade como a de Lisboa, mais à mão, portanto.

O ponto escolhido para o local dessa estação central foi a cerca do Mosteiro de Ave-Maria de S. Bento, junto à muralha fernandina, que naquele ponto tinha uma porta denominada dos Carros. A obra seria dispendiosa dado que, era preciso perfurar três grandes obstáculos – o da quinta da China, o do monte do Seminário, e outro muito grande, sob a praça da Batalha.²³

Em 8 de Julho de 1887, dois vereadores da Câmara Municipal do Porto, José Maria Ferreira e António Júlio Machado, tomaram sobre si o interpretaram condignamente o entusiasmo popular e, então, encarregaram o Engenheiro Hippolyte de Baère (fig. 12) de estudar a ligação por via-férrea da estação do Pinheiro (Campanhã) até às proximidades da Praça D. Pedro (actual Praça da Liberdade).²⁴

O anteprojecto de uma estação central de caminhos-de-ferro, elaborado por Hippolyte de Baère, “destinado a comunicar as diferentes estações de caminho de ferro com o centro da cidade”, propondo que a Câmara o mandasse estudar pelo seu engenheiro para que, julgada a utilidade, se representasse ao Governo, após o exame de “pessoas técnicas” e do público. O anteprojecto do engenheiro belga, ligado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, desde 1879 a 1882, era composto de 12 peças desenhadas, com planta geral corográfica, planta do traçado,

²² COUTINHO, António Rodrigues - A estação de Porto - S. Bento. Breve história dos seus primeiros vinte anos. 1896-1916. *Boletim da CP*. Porto. 448: N° (1966) pág. 7.

²³ *Ibidem*, pág. 7.

²⁴ FONSECA, António Guedes da – *Apontamentos para a história da estação de S. Bento (Porto)*. Porto: Livraria Simões Lopes. pág. 1.

perfis, planta geral da gare, edifício, tipo de cais, corte transversal, galeria de entrada do túnel, secção do túnel e uma memória explicativa.

Apenas conhecemos o original da planta geral (fig. 13) da gare que conjugada com a planta corográfica e a memória impressa, nos permite concluir que o espaço ocupado pela estação e suas dependências compreendia toda a extensão da cerca e dos edifícios do mosteiro de S. Bento de Ave-Maria, pertencente ao Estado, tomando por base desse estudo o Caminho de ferro do Norte, em Paris, quer dizer, dentro de um esquema funcional de gare *terminus*, de acesso frontal.

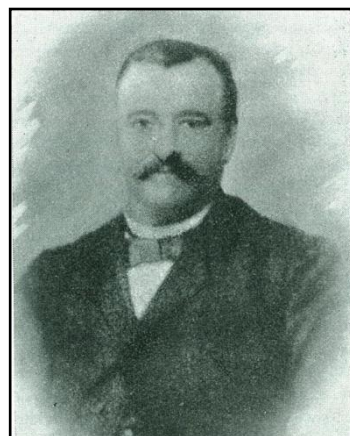


fig. 12 - Engenheiro Hippolyte de Baère

De facto, projecta, ainda, um edifício “quase monumental” com uma fachada com um alçado de 20 metros, com 60 metros de comprimento, sobre a Rua da Feira de São Bento. Em planta, verifica-se o avanço de um corpo central, onde se situa um grande vestíbulo público, de três vãos na entrada, dando sobre as salas de espera, bilheteiras, telégrafos e correio (vestíbulo que mais tarde Marques da Silva retomará com maior

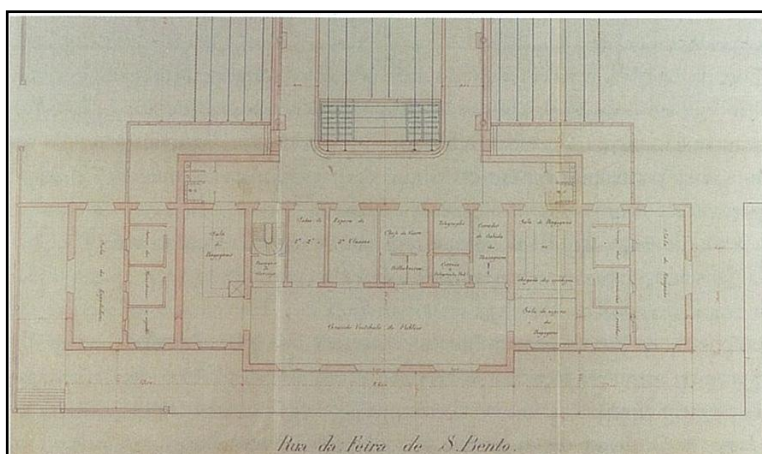


fig. 13 - Projecto de Gare de Hippolyte de Baère. Planta (pormenor) 1887

fluidez sobre o cais), ladeado por dois corpos laterais onde se situam as salas de expedição e recepção das mercadorias, separadas da sala de bagagens. Ao edifício seguia-se uma cobertura metálica num só corpo, as três linhas e dois cais para viajantes, visto que o serviço de mercadorias, estabelecido em expedição, ficava em linhas separadas à esquerda e à direita da dos viajantes.

Ficava, assim, de algum modo insinuada a tipologia da gare e a sua plataforma, aspectos essenciais da sua tipologia, constituindo-se, sobretudo, em problema o local da

inserção do ramal que Baère colocou à distância de cem metros do túnel abaixo da ponta Maria Pia.²⁵

Este projecto apenas serviu para que as aspirações dos portuenses chegassem até ao Governo.²⁶

Em 1888, por portaria de 18 de Janeiro, a Direcção do Minho e Douro foi autorizada a estudar o prolongamento da linha de Campanhã até às proximidades da praça de D. Pedro.

O respectivo projecto foi apresentado pelo Engenheiro Augusto César Justino Teixeira e aprovada a planta parcelar por portaria de 23 de Abril do mesmo ano.

Foi Emídio Navarro, então ministro das Obras Públicas, quem autorizou por portaria de 18 de Janeiro de 1888, o projecto da ligação de Campanhã com o centro da cidade, e para os trabalhos projectados foi feito o cálculo de 628.535\$000 réis, verba esta que foi aprovada por portaria de 9 de Agosto de 1889.

Para execução dos trabalhos foram estes divididos em três troços:

O primeiro troço, das agulhas da estação de Campanhã até ao perfil 22 do anteprojecto (fim do viaduto da Formiga); o segundo, desse ponto ao perfil 86 h + 17 metros (agulhas da estação Central do Porto); e o terceiro e último, das agulhas desta estação à frente do largo da Feira de S. Bento.

O segundo troço foi dividido em quatro empreitadas, que tomaram as designações de A, B, C e D, além de quatro tarefas menos importantes, designadas com os n.ºs 119, 130, 131 e 132.

Em 28 de Março de 1888, realizou-se o concurso da empreitada A, que foi adjudicada a Gabriel Beitia pelo preço de 16.000\$000 réis.

As empreitadas B e C, cujos concursos se realizaram em 28 de Abril do mesmo ano, foram adjudicadas a Juan Ypiña, respectivamente por 18.500\$000 réis e 12.999\$000 réis.²⁷

O concurso da empreitada D realizou-se 9 de Janeiro de 1889 e foi a mesma adjudicada a Hippolyte de Baère pelo preço de 201.500\$000 réis.

A empreitada A compreendia:

²⁵ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*. Porto: Instituto Architecto José Marques da Silva, 2007, pág. 74.

²⁶ *Ibidem*, pág. 76.

²⁷ FONSECA, António Guedes da – *Apontamentos para a história da estação de S. Bento*, pág. 3.

- I) Escavação de 14183 m³ de terras nas trincheiras entre os perfis 22 2 49 e transporte das mesma aos aterros entre os mesmos perfis e depósitos.
- II) Perfuração e abertura do túnel da China entre os perfis 36 e 43, seu revestimento de abóbada e pés direitos e as duas testas.
- III) Construção de 4 passagens inferiores. Os trabalhos desta empreitada foram recebidos provisoriamente em 5 de Fevereiro de 1891.

A empreitada B consistiu em:

- I) Escavação de 5140 m³ de terras na trincheira entre os perfis 51 e 52 e transporte das mesmas a depósitos
- II) Perfuração e abertura do túnel do Seminário e seu revestimento de abóbada e pés direitos, assim como as duas testas. Estas foram concluídas em 5 de Fevereiro de 1891.

As Obras da empreitada C consistiram em:

- I) Escavações de 17986 m³ de terras nas trincheiras entre os perfis 60 e 75 e transportes das mesmas ao aterro entre os perfis 69 e 72 e o depósito.
- II) Muro de suporte de um outro lado da linha e a ponte de Aguada.

Esta empreitada ficou concluída em 15 de Junho de 1891.

Os volumes destes três empreitadas foram bastante excedidos e consequentemente os seus preços, por terem sido construídas para via dupla, por determinação superior, depois da adjudicação.

A empreitada D era composta de:

- I) Escavações de 13680 m³ de terras entre os perfis 75 + 16,50 m, e transporte das mesmas aos aterros e a deposito.
- II) Muro de suporte entre os perfis 73 e 78 e perfil 81 e a boca do túnel urbano, muro de suporte do passeio das Fontainhas.
- III) Passagem inferior das Memórias.
- IV) Aqueduto de 0,60 X 0,8 entre os perfis 81 e 82.
- V) Túnel urbano desde a boca de entrada em perfil 86 até às agulhas da Estação Central.

O auto de recepção provisória desta empreitada tem data de 24 de Agosto de 1893.²⁸

²⁸ FONSECA, António Guedes da – *Apontamentos para a história da estação de S. Bento*, pág. 3.

Para a construção do terceiro troço deste lanço, que compreendia a conclusão dos grandes túneis e parte da trincheira da boca, foi aberto concurso, que se realizou em 2 de Dezembro de 1889, para duas empreitadas com as designações EF.²⁹

Estas empreitadas não foram adjudicadas por ser anulado o concurso.

Em 20 de Agosto de 1890 foram novamente postas em praça as mesmas obras acima referidas mas constituindo uma só empreitada.

Este concurso foi também anulado, sendo novamente postas em praça as mesmas obras em 9 de Fevereiro de 1891.

Em 5 de Novembro de 1892 houve, perante a (DGOP), concurso para a construção completa de todos os trabalhos restantes, pelo sistema de pagamentos em anuidades, segundo uma proposta de Hippolyte Baère, ficando, porém deserto o concurso.

Tanto por dificuldade financeiras, como ainda por se não ter chegado a conclusão entendimento quanto à demolição a Igreja de S. Bento da Ave-Maria, os trabalhos haviam entrado numa fase de morosa realização.

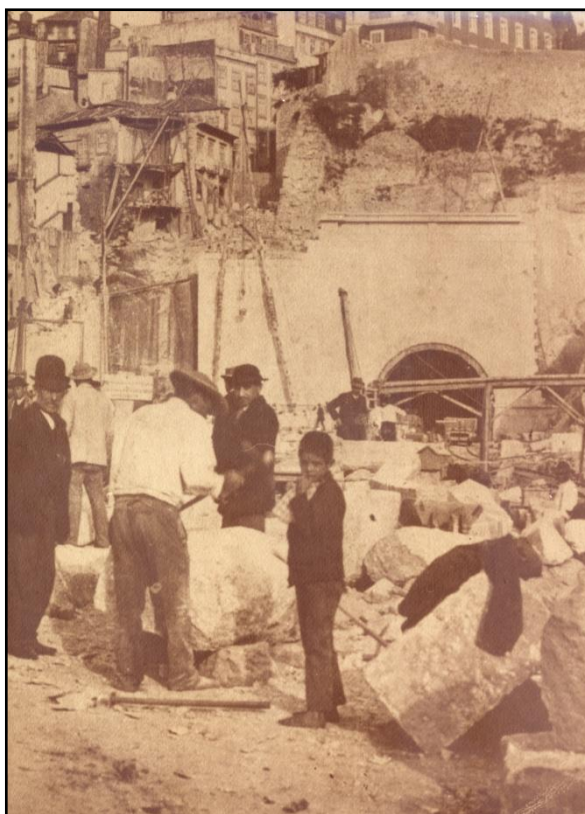


fig. 14 - Construção do túnel de S. Bento

E o Engenheiro Justino Teixeira propôs, então, ao Ministro das obras públicas fazer-se um estudo, tendo em vista a exploração provisória.³⁰

Para este efeito, concluiu-se a boca do túnel (fig. 14) do lado da Rua da Madeira e construiu-se um barracão para instalar os Serviços. A princípio, pensaram que, provisoriamente, os serviços seriam instalados no cais que havia sido adjudicado à Companhia Aliança e que, por contrato, deveria estar concluído em 17 de Janeiro de

²⁹ *Ibidem*, pp. 3-4.

³⁰ *Ibidem*, pág. 3.

1897, o que se considerava tardio, portanto o Ministro desejava que a inauguração se realizasse no dia 31 de Setembro 1896.

Foram, portanto, construídos uns barracões provisórios no local onde mais tarde seria construído o edifício definitivo. As instalações provisórias comportavam espaço coberto para venda de bilhetes, despacho e recepção de bagagens, serviço telefónico e aduaneiro, entrada e saída de passageiros.

Esta obra foi autorizada e construída, por ajuste, pelo empreiteiro Campos do Morais, pela quantia de 3.412\$700 reis.

Os acabamentos não se puderam fazer até ao dia previsto para a inauguração,

e esta foi adiada para o dia 7 de Novembro do mesmo ano.³¹

A chegada do primeiro comboio a S. Bento (fig. 15) foi motivo de grande júbilo para a cidade do Porto.

Uma multidão compacta se acumulava na rua da Madeira, na praça de Almeida Garrett, nas imediações, e sobretudo no recinto da estação provisória.

O dia 7 de Novembro de 1896 marcava para a população citadina como um grande acontecimento.

O comboio inaugural era rebocado pela locomotiva n.º 14, de nome «Miragaia», que em cinco minutos transpôs a linha chamada Urbana do Porto, para silvar, vitoriosamente, junto da igreja barroca de Ave-Maria de S. Bento, ainda então erecta.³²

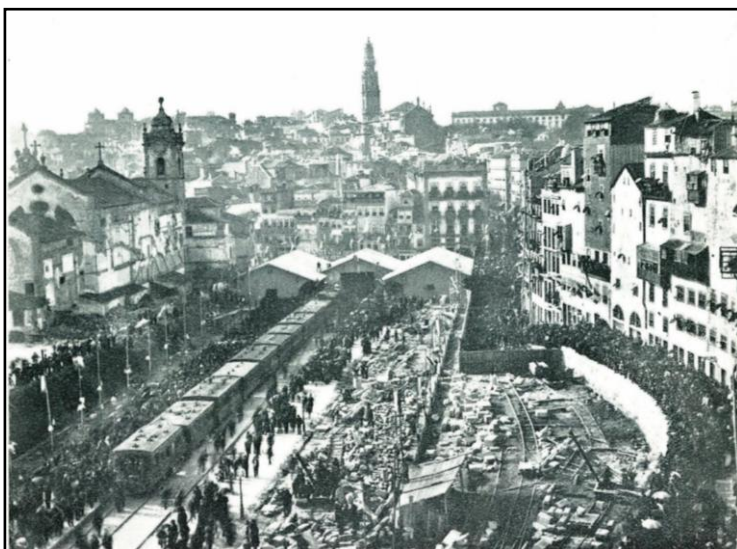


fig. 15 - 7 de Novembro de 1896. Inauguração festiva da estação provisória de S. Bento, para serviço de passageiros e recovagens, em via única mas com plataforma para duas vias. De notar, nesta importante fotografia histórica, o entusiasmo popular pelo grandioso acontecimento, como se prova pela enorme multidão comprimida dentro e fora da estação

³¹ FONSECA, António Guedes da – *Apontamentos para a história da estação de S. Bento (Porto)*. Porto: Livraria Simões Lopes, [S. d.], pp. 2-5.

³² COUTINHO, António Rodrigues - A estação de Porto - S. Bento. Breve história dos seus primeiros vinte anos. 1896-1916. *Boletim da CP*. Porto. 448: N.º (1966) pág. 8.

Os convidados reuniram-se à entrada do túnel, onde em cuja boca o governador civil descerrou uma placa de homenagem na qual se lia «*Aos promotores do progresso nacional Emydio Navarro, Lobo de Ávila Campos Henriques, e ao iniciador José Maria Ferreira – O Centro comercial do Porto*».³³

Pouco passava do meio-dia desse glorioso sábado, dia 7 de Novembro de 1896, quando se considerou inaugurada a estação provisória de S. Bento, tendo os convidados de honra chegado em várias carruagens-salões e de 1.^a

classe. À partida da estação de Campanhã e na primeira carruagem, a Banda de Infantaria



fig. 16 - Outro aspecto interior da estação provisória do Porto com acesso para a gare, no dia da chegada do primeiro comboio

6 tocou o hino Nacional, ao mesmo tempo que no ar estalejavam foguetes. No momento da chegada do comboio inaugural a S. Bento, novamente se ouviram os acordes da Infantaria 18. Toda a gente se sentia feliz.

O proprietário do estabelecimento citando «Clero, nobreza e Povo», para comemorar a chegada do comboio a S. Bento, distribuiu pelos seus fregueses, carteirinhas-brindes, que além do anúncio da casa, trazia o horário da partida dos comboios da estação central, e que eram os n.^{os} 1, 3 e 5 para o Minho e os n.^{os} 21, 23 e 25 para o Douro. Para os lados de Gaia, os comboios partiam de Campanhã. A primeira receita de S. Bento, do dia 8 Novembro de 1896 foi de 387 170\$000.³⁴

Estavam em parte realizadas as aspirações dos portuenses, mas receava-se que as instalações provisórias se tornassem definitivas.

Para a construção do edifício provisório, já se tinha demolido parte do Mosteiro, expropriado pela Câmara Municipal em 1887.

³³ COUTINHO, António Rodrigues - A estação de Porto - S. Bento. Breve história dos seus primeiros vinte anos. 1896-1916. *Boletim da CP*. Porto. 448: N° (1966) pág. 8.

³⁴ *Ibidem*, pp. 8-9.

Em Setembro 1894 quando se procedia à demolição dos claustros, foram encontradas muitas ossadas, «podendo calcular-se em 2000», assim noticiava o facto o jornal «*O Comércio do Porto*».³⁵

Em 17 de Maio de 1892, falecia a última freira. O Governo Civil participa ao Ministério do Reino o seu falecimento e a Direcção Geral da Instrução Pública dirige-se ao Conde Samodões, Inspector da Académica Portuense de Belas Artes, para indicar pessoa idónea para fazer parte da Comissão que há-de examinar os objectos de valor artísticos que passou ser recolhido no Museu Nacional de Belas Artes, havendo sido nomeado o professor de Desenho Histórico, Marques de Oliveira, para integrar a Comissão.

O Conde de Samodões, do mesmo passo que indica o referido professor, acrescenta que pouco haverá que aproveitar no Mosteiro da Ave-Maria, embora seja suposto existirem no coro alto da Igreja “uma das melhores e mais vastas do Porto”, “alguns frescos de merecimento” que se perderão se concretizar o plano de demolir a igreja para se estabelecer a Estação de Caminho de Ferro.³⁶

Uma portaria de Outubro de 1896 determinava a demolição da parte restante do Mosteiro e da igreja, demolição que ficara a cargo da Confraria do Santíssimo Sacramento (pertencente a igreja de Cedofeita) à qual foi cedida a Igreja, a parte restante do Mosteiro e uma boa parte das alfaias, mobiliário e objectos de talha, sobretudo o remanescente após algumas cedências de circunstância.³⁷

Um dos factores que estive na origem do atraso da construção do Edifício destinado à Estação Central no Largo de S. Bento, para além da morosa demolição do Mosteiro e das suas dependências, foram as exigências feitas por parte da Associação do Comercial do Porto que vai determinar com sucesso e insucesso várias realizações.

Uma dessa exigência era a construção de uma Estação Central no ramal da Alfândega, pois alegavam interesses comerciais da cidade. Criaram uma comissão de negociantes que apresentou ao Presidente do Município uma memória impressa e uma planta, propondo uma construção em frente da Rua de Ferreira Borges.³⁸

³⁵ FONSECA, António Guedes da – *Apontamentos para a história da estação de S. Bento*, pág. 6.

³⁶ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*. Porto: Instituto Architecto José Marques da Silva, 2007, pp. 77-78.

³⁷ *Ibidem*, pág. 81.

³⁸ *Ibidem*, pp. 73-74.

Na sessão de 4 de Abril de 87, quando foi apresentado e submetido à aprovação da Câmara o projecto de representação ao Governo, ponderando a conveniência da estação do ramal de Alfândega ser construído a leste deste edifício, o mais próximo possível da Rua de Ferreira Borges, o vereador José Maria Ferreira combateu o projecto porque só atendia a uma pequena parte da cidade “que só poderia tirar vantagens de uma estação colocada em ponto central”, considerando, como tal o Largo de São Bento donde deveria partir uma linha a entroncar com o ramal da Alfândega, no sítio da Corticeira. Assim “aproveitava em geral habitantes, ao comércio e às indústrias na parte superior da cidade”.³⁹

Assim o ramal da Alfândega é inaugurado em 8 de Novembro de 1888, só para mercadorias e terminado em estação marítima no terreno adjacente aos edifícios da Alfândega, sendo, assim ultrapassada a ideia da estação de S. Nicolau (ou entre S. Nicolau e aqueles edifícios), sendo retomada, mais tarde, uma terceira hipótese que também fora de Luciano de Carvalho que transformaria o insalubre bairro de Miragaia, isto é, quando do prolongamento da linha até porto de Leixões, que se desejava pela Foz do Douro, sem grande consistência nas propostas.⁴⁰

Um dos triunfos fundamentais na escolha do Largo de São Bento foi, de facto, a sua localização!

A Estação Central de S. Bento, junto a Praça de D. Pedro (fig. 17) e ao Largo da Feira de S. Bento, apresentava similitudes com a Estação Central de Lisboa, relativamente ao Rossio e ao Largo de Camões. A Praça de D. Pedro era o centro da cidade, tanto em planta como em perfil, local de convergência ou interface das ruas Mouzinho da Silveira e das Flores, em ligação com o bairro comercial, e da já projectada avenida a entroncar na Rua Saraiva de Carvalho e no tabuleiro superior da ponte Luiz I. A estação aparecia, assim circunscrita a um espaço que escasseava, entre a rua da Madeira, na norte, e a Rua do Loureiro, a sul, mas podia dispor de um acesso interior de suaves pendentes, contrapendentes e patamares e, exteriormente, a plataforma da estação prolonga-se pelo vestíbulo de nível.⁴¹

³⁹ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*. Porto: Instituto Architecto José Marques da Silva, 2007, pp. 73-74.

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 75-76.

⁴¹ *Ibidem*, pág. 76.

Pôde Justino Teixeira entrever, desde já, a implantação da estação (Estação Central do Porto), visível em várias peças desenhadas, tomando, necessariamente, considerações a planta de João Carlos d'Almeida Machado, engenheiro do município.

As obras da linha urbana do Porto seguiram a metodologia das empreitadas parciais, experimentadas na construção dos caminhos-de-ferro do Minho e Douro, baseadas no concurso público, com arrastamento e condicionantes, tais as das expropriações, alterações dos planos de trabalhos, o debate de preço suplementares, a deserção das praças.⁴²

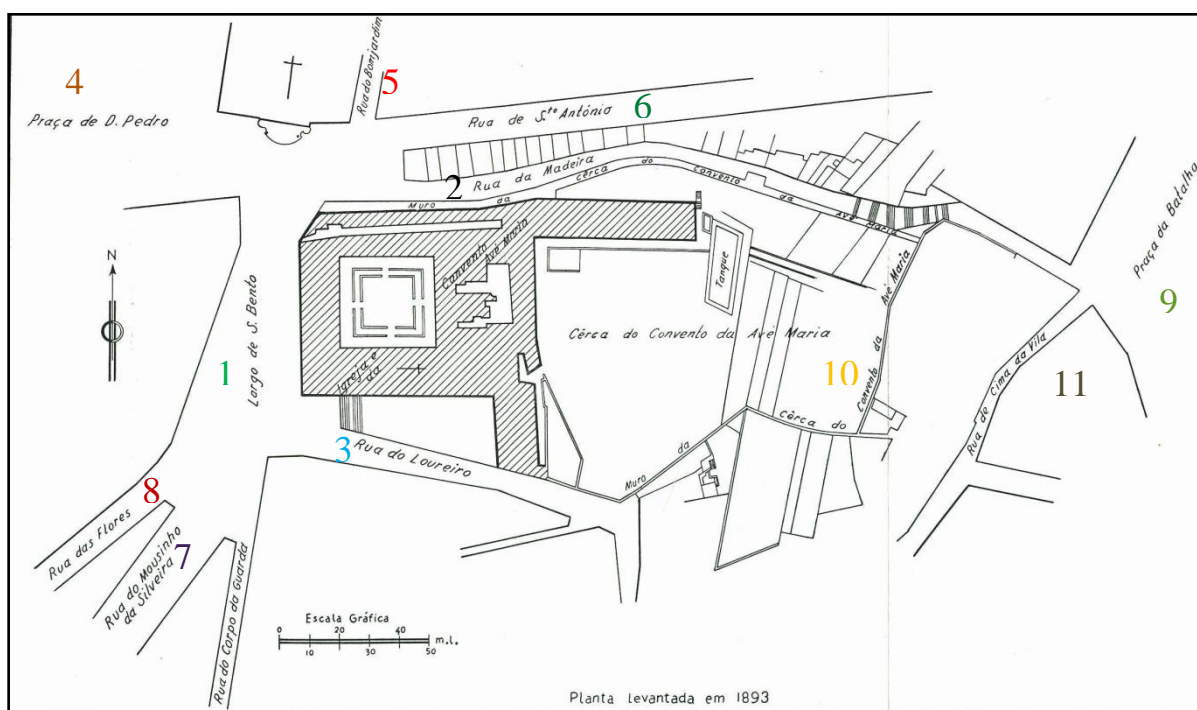


fig. 17 - Implantação da Estação de S. Bento. Planta cadastral de João Carlos d'Almeida Machado. 1892

- 1 – Largo de S. Bento
- 2 – Rua da Madeira
- 3 – Rua do Loureiro
- 4 – Praça de D. Pedro
- 5 – Rua Bonjardim
- 6 – Rua S.º António
- 7 – Rua Mouzinho da Silveira
- 8 – Rua das Flores

⁴² CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*, pág. 76.

9 – Praça da Batalha

10 – Cerca do Mosteiro da Ave-Maria

11 – Rua de Cima da Vila

Quando se constituiu, em obediência à lei de 14 de Julho de 1899, a Administração dos Caminhos de Ferro, estava por concluir a plataforma da estação e demolir a restante parte do mosteiro e da igreja. A última empreitada adjudicada designada por G estava quase concluída, faltando ainda adjudicar a A para completar a plataforma.

Estava ainda por fazer o projecto definitivo de passageiros, cuja elaboração fora ajustada com o arquitecto Marques da Silva.

Marques da Silva que em Maio 1897 (fig. 18), expusera no Salão dos Paços do Concelho do Porto o projecto do “monumental edificio” da estação de S. Bento (ante as facilidades concedidas pelo Presidente do Município, o conselheiro Wenceslau de Lima), em 1 de Julho seguinte, escreve ao Director dos Serviços de Obras Públicas do Porto, invocando a sua qualidade de arquitecto Diplomado pelo

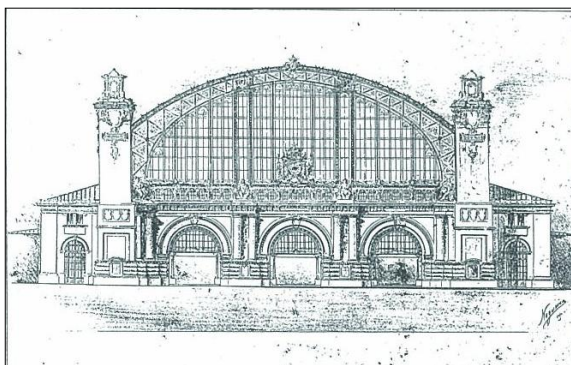


fig. 18 - Fachada principal 1897

Governo Francês e propondo o seu projecto para a Estação Central de S.

Bento da Ave-Maria, que havia sido aprovado pelo júri especial nomeado por aquele governo, e que havia recebido do público portuense e da imprensa o mais favorável acolhimento. Solicita, assim, a graça de ordenar que o seu projecto seja apresentado a informar à Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro para que, em face dessa informação, seja enviado ao Ministério das Obras Públicas para às instâncias superiores e ter o destino que merece.⁴³

Justino Teixeira propõe a Marques da Silva a apresentação do referido projecto, acompanhado do metrado, orçamento, cálculos justificativo das peças metálicas, memória descritiva e justificativa, para poder fazer apreciação conscienciosa do projecto e informar sobre ele as entidades superiores.⁴⁴

⁴³ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*, pág. 82.

⁴⁴ *Ibidem*, pág. 82.

As instalações provisórias da estação, de madeira, foram ampliadas para nela ser estabelecida a estação telégrafo-postal, um dos elementos que se revelará condicionador dos projectos de Marques da Silva, por indefinição do programa e oscilação de critérios que se manterão, pelo menos, até 1911.⁴⁵

Marques da Silva, sabedor de algumas fragilidades do projecto parisiense, um exercício tendenciosamente académico, reformou-o durante 1896-97, mantendo, embora, as referências iniciais com a estrutura em ferro da fachada (fig.19), mais transparente, com a eliminação do corpo central, de duplo alçado,

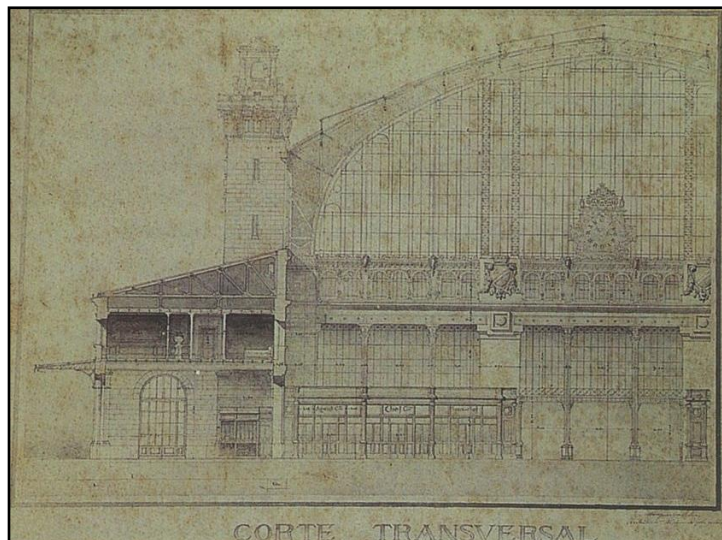


fig. 19 - Projecto da Estação de S. Bento (reformulado). Alçado

coroado pelo campanário, realizando uma compressão do todo, mostrando em fachada a nave, lateralmente guardada por maior marcação dos dois pilares, em cantaria decorativa, a que se adossam corpos laterais que ajudam a definir o andar nobre, subtraído, em desenho, ao projecto inicial, em fachada.⁴⁶

Por portaria de 8 de Setembro de 1899, é determinado que o Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro elabore o projecto (fig. 20) e o orçamento do edifício para a estação Central de S. Bento, onde também deve ficar instalado o serviço dos correios e telégrafos, e um decreto seguinte aprovou o regulamento do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado ao qual é apresentado o ajuste entre aquela Direcção e o arquitecto Marques da Silva, para a elaboração do referido projecto, mediante a remuneração mensal de 75\$000 reis mas devendo ser-lhe pago o projecto anterior “que elaborou de *motu próprio* e modificou conforme as indicações recebidas”. Era, à data, Ministro das Obras Públicas Comércio e Indústria Elvino José de Sousa e Brito, que fora aluno da Academia Politécnica do Porto e da Academia Portuense de Belas-Artes.

⁴⁵ *Ibidem*, pág. 83.

⁴⁶ *Ibidem*, pág. 83.

Em 22 de Outubro de 1900, D. Carlos e Rainha D. Amélia, que se deslocaram ao Porto e à Associação Comercial para a inauguração do monumento ao Infante D. Henrique, inauguram a primeira pedra do edifício da estação colocada no cunhal da rua da Madeira, escassos dias após o começo da empreitada da demolição da igreja e mosteiro que só um ano depois terminaria.

Do fascínio do Rei se tratara ante o desenho aguarelado do alçado que o arquitecto lhe apresentara, realizado numa longa noite de insónia e estratégia.

Depois a letargia alimentará de sobressalto e inércias o desenvolvimento arrastado do projecto como veremos.⁴⁷

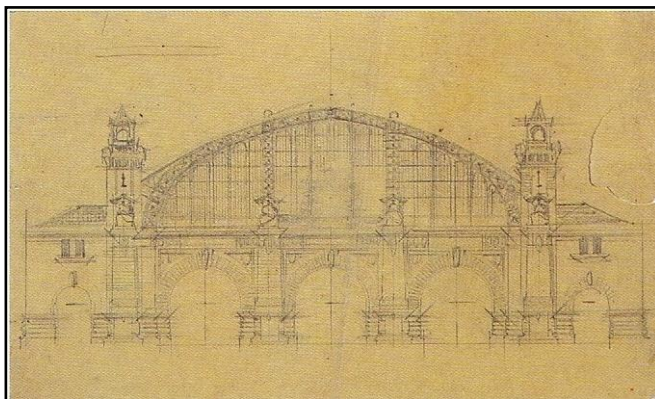


fig. 20 - Estudos de reformulação do projecto. 1899-1900

Em 15 de Janeiro de 1900, o Arquitecto está ao serviço da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, elaborando o projecto da Estação Central do Porto e a sua execução, tal como o confirma o despacho do Engenheiro Tavares Trigueiros vogal do Conselho, em 16 de Agosto do mesmo ano, com informação aos Engenheiros Gualberto Póvoas e Paulo de Barros, tal como será explicito, também, que exerce uma “comissão de serviço” junto da mesma direcção.

Os sucessivos projectos do edifício serão, todavia, formulados com uma tenacidade que só iguala a inteligência do arquitecto, ainda perante as primeiras reformulações.⁴⁸

A gare do projecto de Paris, de Marques da Silva, é apenas referência inicial. Da sua tipologia, de génese sabida e demonstrada, apenas se manterá a forma em U, adequada duplamente a uma gare terminal e a um espaço urbano que ganhará significado na sua releitura e no desenho da cidade, caracterizando o centro e a sua organização.⁴⁹

⁴⁷ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – “*Estação de S. Bento Marques da Silva*”, pág. 83

⁴⁸ *Ibidem*, pág. 85.

⁴⁹ *Ibidem*, pág. 86.

Mas a gare era um local de conflito dos grupos sociais, da administração, da disciplina urbanística e dos seus próprios ritmos, com factores imponderáveis, inibidores da aceleração desses mesmos ritmos.

Uma das directivas governamentais visava a instalação do serviço central de correios e telégrafos que, de facto, o projecto de 99 não contemplava. Daí as modificações que um desenho, do último trimestre de 1900, já mostra, numa visão ainda mais eclética da fachada (fig. 21).

Os torreões amansardados fundem-se com os corpos laterais da estação, deixando adivinhar a solução definitiva; retomam-se os quatro obeliscos que ladeiam as três portas do vestíbulo,

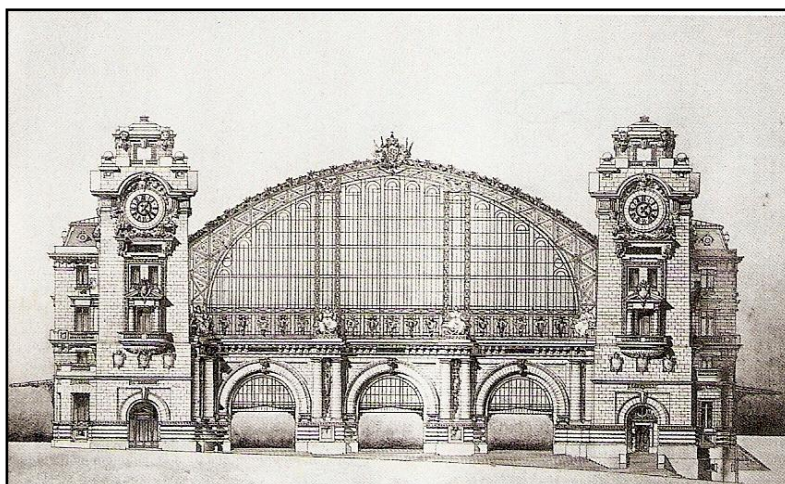


fig. 21 - O Projecto de 1900. Alçado principal

mas a marquise é redesenhada de tal modo que deixa entrever uma estrutura remate ou lanternim, de quatro águas, para escoamento do vapor das locomotivas, arejamento da gare e acentuação da iluminação zenital. No torreão da Rua do Loureiro estão instalados os correios e telégrafos, com evidência, sobre a cobertura, da torre de concentração de fios.

Julgamos ser este o “projecto definitivo” que a documentação disponível diz ter sido apresentado ao Ministério por Gualberto Póvoas e Marques da Silva, em 5 de Setembro de 1901, também referido como projecto de 20 de Agosto de 1901.⁵⁰

Mas a Inspeção Geral pede modificações que constituirão um elemento que passará na apreciação e no parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, elaboradas, apenas, em 1 de Julho de 1902, verificando-se, no interregno, um aditamento ao processo, datado de 25 de Novembro.

É redesenhada a fachada e o alçado sobre a Rua do Loureiro, aumentando a volumetria da gare, pois, aí, mais se autonomizam os espaços dos correios e telégrafos.

⁵⁰ *Ibidem*, pág. 88.

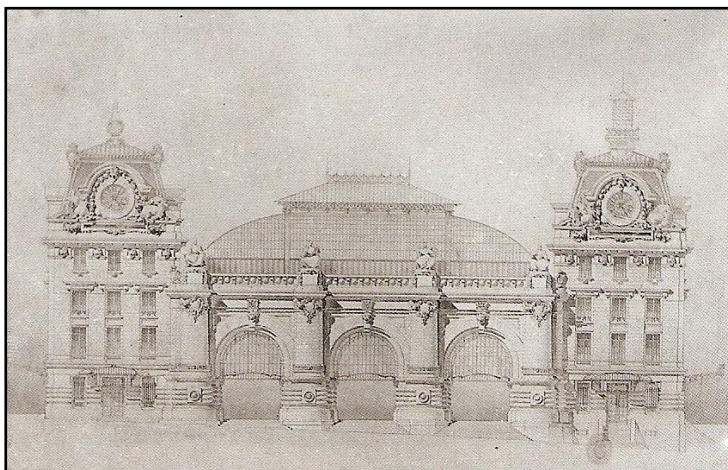
Há um rebatimento das superfícies, uma sobreposição de alçados, com a sobrelevação da cércea dominante, uma volumetria mais densa.

Este corpo sobre a Rua do Loureiro, construído sobre arcaria, criará uma *passerelle*, que liga à rua do Loureiro com marquise sobre as portas de recepção e acolhimento.

É uma proposta interessante que será retomada, em parte, pelo Arquitecto em 1911, como a seu tempo veremos, e recuperada recentemente nalgum dos anteprojectos do concurso de reconversão da Estação do Porto S. Bento.⁵¹

Não deixará de reconhecer o mesmo Conselho que houve a pressão instante, e certamente justificada, do comércio e habitantes do Porto para que coabitassem os serviços ferroviários com os multiplicados serviços de correios e telégrafos, porque no entendimento público a instalação da Praça da Batalha era insuficiente e muito afastada dos centros.

É evidente que os serviços de caminho de ferro se sentiam prejudicados com a solução e invocavam a impossibilidade de melhorias futuras e alargamento da estação, perante o aumento



das linhas projectadas do Corgo e de Mirandela, em

fig. 22 - Estudo de alçado com instalação do serviço central de Correios e Telégrafo

breve, acentuariam. O conselho interroga-se, pois, se deverá instalar no local os correios e telégrafos. Pensa, antes, que se torna indispensável construir naquele local uma estação definitiva que seja ampla, cómoda para o público e fácil para o serviço dos numerosos comboios, que ali devem ter origem e destino, tendo-se em vista o progressivo desenvolvimento do tráfego não só de passageiros como a entrada de mercadorias, pela posição central que ela ocupa numa cidade tão importante como o Porto. De outro modo, complicar-se a resolução e privar-se-ia a cidade “de uma boa estação para caminho-de-ferro, de aparência adequada à riqueza ao aspecto arquitectónico dos monumentos que já possui”.

⁵¹ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*, pág. 88.

Propõe em alternativa, o mesmo Conselho superior de Obras Públicas, o estabelecimento de uma pequena estação telégrafo/postal urbana (fig. 22), mais acessível ao público, mas sem prejuízo dos serviços dos caminhos-de-ferro.

Pronuncia-se, ainda, o mesmo Conselho sobre as disposições adoptadas para o serviço de comboios, reconhece que são aceitáveis, mas vai sugerindo modificações que, consideradas pequenas alteram profundamente o carácter do projecto, como declarará Marques da Silva. O vestíbulo que dá acesso às plataformas e cais de embarque não é bastante amplo, embora esteja bem situado, a estação telégrafo/postal deverá ser colocada a norte, o restaurante a sul, para tirar partido do desnível, quanto à instalação da cozinha e dependências.

Reconhece-se, com acerto, que é desagradável o contraste estabelecido entre as coberturas metálicas do hall, bastante elevado e de grandes proporções, e as correspondentes às fachadas laterais, mesquinhas na proporção, e que há necessidade de introduzir no centro da gare uma plataforma para que a disposição das quatro vias, destinadas a passageiros, permita a partida ou chegada de comboios sucessivos.⁵²

Em 12 de Março de 1903, Marques da Silva entrega o projecto (no qual havia sido eliminado a instalação de correios e telégrafos) que examinado nos começos de Maio e aprovado em 16 do mesmo mês, embora sob reserva da

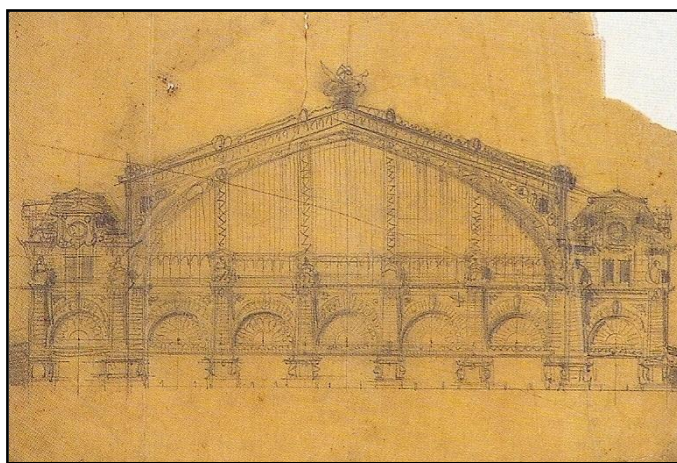


fig. 23 - Estudo de alçado com substituição das três arcadas e a eliminação de três pilares

modificação da fachada, demasiadamente ornamentada,

independentemente do começo da construção que foi ordenada por decreto de 10 de Setembro de 1903. A abertura dos cavoucos do muro de suporte da Rua Loureiro já havia começado no segundo semestre de 1901, ante o protesto de alguns moradores, supostamente lesados, desinformados de que a espessura do muro exigia a incorporação na rua.⁵³

⁵² *Ibidem*, pág. 89.

⁵³ *Ibidem*, pág. 91.

Na memória descritiva do projecto diz-se, objectivamente, que se procurou, como “maior desejo possível”, dar cumprimento às determinações superiores, sacrificando pontos de vistas que, todavia, expressa na memória. No corpo lateral da fachada principal, que forma ângulo para a Rua da Madeira, projectou no rés-do-chão, com entrada pela Praça Almeida Garrett e pelo vestíbulo, uma estação telégrafo/ postal urbana com as maiores dimensões que a combinação da planta permitia e, neste espaço, que é o mais acessível de todo o edifício, há lugar de instalar várias guichets para venda de bilhetes, registos, vales, etc., além de uma cabine telefónica para serviço do público. Porque havia concluído num estudo tendente a determinar a linha exterior da fachada principal, “sem inconveniência para o movimento da cidade ou do serviço ferroviário”, que esta não deveria passar além de 34 metros, medidos do cunhal do cais de mercadorias já constituídos no presente projecto, na organização da planta adiantou os corpos laterais do edifício

para a Praça de Almeida Garrett até ao citado ponto dos quais salientou o corpo central. Evitou tomar à Praça todo o espaço ocupado pela base dos pilones, suprimiu os degraus de encontro ao

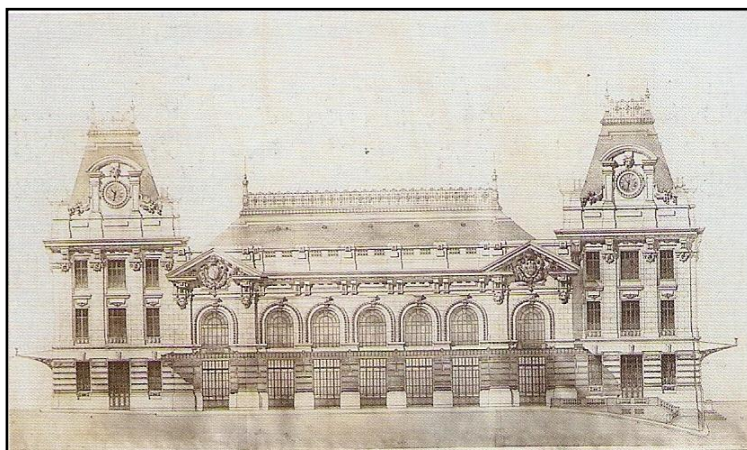


fig. 24 - Projecto definitivo da fachada principal. 1904

edifício e, inovadoramente, tendo em conta o desnível entre o ângulo norte do edifício e o ângulo sul, de cerca de 3 metros, para comodidade pública (que a marquise proposta não resolveria), organizou uma passagem ou rua, ao nível do primeiro pavimento da estação, com rampa de acesso pelo lado inclinado do terreno.

O avanço da fachada permitiu o alargamento do vestíbulo e as três grandes arcadas de 7,20m do anterior projecto foram substituídos por sete arcadas de 2,90m de largura. A cobertura do vestíbulo torna-se independente da gare propriamente dita e as alvenarias e os seus paramentos, em granitos de S. Gens, comandam os materiais.

O eclectismo é menos evidente em fachada e o corpo principal do alçado ganha um inequívoco vocabulário francês, com os espaços amansadados dos corpos laterais, a ênfase dos torreões, revestidos de escamas, nos quais se inscrevem os relógios.

O novo projecto da fachada (fig. 24) foi aprovado por portaria de 22 de Abril de 1904, mas ainda é expresso que se reduzem os pormenores decorativos, com os critérios economicistas a prevalecerem sobre os critérios estéticos ou instituírem-se em álibi de novos critérios.

É este alçado que publicado na “*Gazeta dos Caminhos e Ferro*”, em 1905, em O Primeiro de Janeiro, de 23 de Março de 1905, e no “*Mundo Ilustrado*” da mesma data, nos permite ver a sequente fase de depuração da fachada, pois, no encontro dos torreões laterais com o vestíbulo, desaparecerão dois frontões, com tímpano invadidos com armas reais e a marcação impressiva de pilastras, que aparentemente, os sustentam. Ela acusa, porém, externamente, sem equívocos, as diversas partes do edifício.

A memória descritiva caracterizava o grande vestíbulo, de 42 metros de comprimento por 14 de largo, tendo, no centro, as bilheteiras com três *guichets* e, lateralmente, dando comunicação às plataformas da gare, a entrada e saída de passageiros respectivamente por duas altas arcadas. Numa larga arcada, por cima das bilheteiras, um relógio que simultaneamente serve para o vestíbulo e para a gare. Aos topos do vestíbulo ficam as salas de espera para as três classes, “Water Closets” e do lado da chegada a alfândega, os gabinetes dos chefes de gare, lavabos e W.C. para senhoras. Sobre o corpo lateral da Rua da Madeira ficam, em dois andares, as instalações dos serviços centrais da direcção do Minho e Douro e em correspondência, na Rua do Loureiro, ficam habitações de pessoal, futura zona de expansão dos serviços.

Marques da Silva é solicitado frequentemente pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro. Tem no Engenheiro Ernesto Alves de Sousa Júnior, seu contemporâneo na cadeira de Architectura da Academia Portuense de Belas Artes, um interlocutor atento e um medianeiro em questões de ética profissional, sobretudo após a sua nomeação em 4 de Fevereiro de 1905, como Engenheiro-Chefe do Serviço de Via e Obras.⁵⁴

A correspondência trocada entre ambos, mais regularmente de 1905 a 1910, caracteriza-se pela bonomia, pelos estímulos, pelo respeito, pela “abalizada opinião” do architecto, ora pedindo os desenhos de pormenor do tecto do vestíbulo, ora estudos das grinaldas sobre o relógio dos torreões, no meio, ainda, de indecisões. Marques da Silva falará oportunamente, da delapidação dos dinheiros Públicos.⁵⁵

⁵⁴ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*. Porto, pág. 92.

⁵⁵ *Ibidem*, pág. 93.

Em 1911, o arquitecto Marques da Silva é encarregado de elaborar o projecto dos correios e telégrafos, junto do edifício da Estação Central, pelo Director Geral, Engenheiro António Maria da Silva. Acto de justiça reclamado pelo comércio portuense durante a sua recente visita ao Porto, ante as condições de imundície e ruína em que se encontrava o velho edifício da Praça da Batalha.

Recupera o Arquitecto a experiência do projecto para a instalação dos correios e telégrafos que assentava sobre o cais de recepção de mercadorias, com corpo recuado da Rua Loureiro, fazendo-se o acesso por meio de uma *passerelle*. Todavia, no anteprojecto que agora apresenta, o problema é apresentado diferentemente pois a solução consiste em colocar o edifício à face da via pública e contornando-a, isto é, a instalação tem a sua fachada principal com acesso fácil e próprio de um edifício distinto.⁵⁶

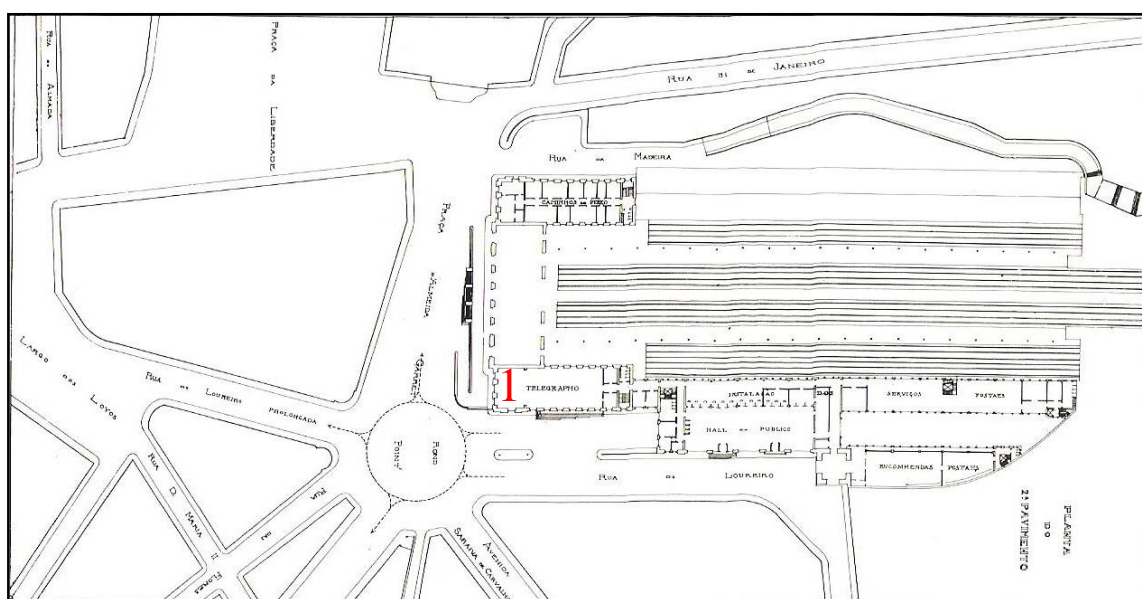


fig. 25 - Planta do anteprojecto para a instalação dos Correios Telégrafo. Planta do 2.º pavimento e reformulação urbanística da Praça Almeida Garrett

Legenda:

1 – Correios e Telégrafos

Em entrevista ao jornal “A República”, Marques da Silva é de opinião que a praça de Almeida da Garrett, se ficasse apenas com trecho da estação, ficava ainda muito descomposta e pouco se lhe notava de “amplo” e “novo”. Daí a necessidade de

⁵⁶ *Ibidem*, pág. 94.

rasgar a Avenida Saraiva de Carvalho e de se contemplar as suas outras propostas, nomeadamente montar do lado sul do prédio da Estação de S. Bento o edifício dos Correios e Telégrafos e outras repartições dependentes do Ministério do Fomento, ficando o edifício à face da Rua do Loureiro, tornando aquele local o centro comercial e popular do Porto.⁵⁷

Já nos finais de 1912, “sendo arquitecto consultor” pretende assumir sem vencimento a situação de arquitecto das obras de execução, as quais deverão ser sempre feitas com a sua indicação e aprovação mas sem êxito.

É com grande respeito que os engenheiros Carlos Freire Themudo e Alfredo Ferreira, do Minho e Douro, se lhe dirigem pedindo a sua colaboração e ele mesmo reconhecerá, em entrevista ao jornal a Capital, que “[se] fosse, desde o começo, ouvido auscultado, atendido como agora [era], com certeza a despesa não teria ido tão longe e a estação ficaria talvez mais harmónica, mais perfeita no conjunto e nos seus detalhes”.⁵⁸

As obras continuaram por longo tempo, mas sempre vagarosamente mercê de várias circunstâncias, mas o cinco de Outubro de 1916 chegou. Era o dia glorioso que marcava mais uma efeméride para a monumental estação. Estava pronta, e ia ser inaugurada. Não diremos nada a propósito, porém. A reportagem de *O Comércio do Porto*, da época, dirá o que se pretende. Por isso a transcrevemos:

«As festas comemorativas do 6.º aniversário da República assinalaram-se este ano por um facto culminante para o Porto – a inauguração oficial da estação central dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Cerimónia singela mas expressiva, não foi sem um sentimento de íntima satisfação que uma enorme massa de povo, postada na praça Almeida Garrett, assistiu à abertura solene das portas do grandioso edificio da Estação de S. Bento e se associou com exclamação jubilosas, ao acto inaugural que as entidades oficiais celebravam no sumptuoso vestíbulo de entrada, como passamos a referir.

Cerca de uma hora e um quarto era já numerosa assistência do elemento oficial que se encontrava no vestíbulo, vendo ali os Srs. Álvaro de Castelhão, illustre

⁵⁷ *Ibidem*, pág. 96.

⁵⁸ *Ibidem*, pág. 97.

director dos Caminhos de Ferro do Minho e douro, acompanhado dos engenheiros e pessoal superior dos mesmos caminhos-de-ferro; Drs. Pereira Osório e António Rezende, respectivamente governador civil efectivo e substituto; Caldas Brito, secretário particular do Sr. governador civil; Ribeiro Júnior, general de divisão e seus ajudantes: coronel Alfredo May, chefe do Estado Maior do Exército; coronel Barreto do Couto, comandantes da Guarda Republicana; comandantes de diversas unidades militares; Henrique Pereira de Oliveira, presidente do Senado Municipal e vereador; architecto José Marques da Silva; Luiz Marques de Sousa, presidente do Centro Comercial do Porto; António Cálem Júnior, presidente da direcção do Ateneu Comercial do Porto; Dr. Bernardo Lucas, deputado; professores das escolas superiores, secundárias e de belas artes, etc.

Era uma hora e meia da tarde quando o Sr. Luiz Marques de Sousa, presidente do Centro comercial do Porto, destacando-se de entre os convidados, pronunciou um breve discurso, felicitando-se vivamente em nome da colectividade que ali representa-se, pela inauguração festiva da estação de S. Bento e conclusão das obras para a sua conclusão. Frisou o facto de ter o Centro comercial do Porto um valioso quinhão no prosseguimento e fiscalização das obras da estação central do Porto, pois por isso se empenhou com desvelado interesse, instalando continuamente com os poderes públicos para que à construção daquele edifício fosse dado activo andamento, acentuando ainda que a estação de S. Bento constituía um padrão de glória não só da cidade, mas também do Centro Comercial do Porto.

Prestou o seu preito de homenagem ao esforço e tenacidade de trabalho do engenheiro Sr. Álvaro de Castellões e ao seu inteligente colaborador Sr. Justino Teixeira, membro do conselho superior dos Caminhos de Ferro, pela sua iniciativa na conclusão dos trabalhos da estação de S. Bento.

O Sr. Henrique Pereira de Oliveira, presidente do senado da Câmara Municipal do Porto, teceu elogios ao ilustre engenheiro-director do Minho e Douro e congratulou-se com a abertura ao público da estação, que justamente considerou um monumento sobremaneira honroso para a Cidade, felicitando o Porto em nome do município.

O Sr. Francisco Napoleão da Matta, presidente da Junta Geral do Distrito, encareceu as qualidades de iniciativa e de trabalho do distinto engenheiro Sr. Álvaro de Castellões e afirmou que o edifício da estação central representava só um monumento grandioso para a cidade, mas também uma

notável obra de arte pela imponente e majestade das suas linhas arquitectónicas e pelo realce e esplendor das suas decorações artísticas.

Sr. Álvaro de Castellões, rematando a série de discursos, agradeceu em seu nome e no dos engenheiros que às obras da estação central prestaram o seu concurso, as homenagens que lhes foram dirigidas pelos oradores que o precederam no uso da palavra, e declarou oficialmente inaugurado o edifício da estação.

A banda da guarda Republicana executou depois a «Portuguesa», que ouvida de cabeça descoberta por todos os convidados, ao mesmo tempo que estoirava no ar girândola de foguetes.

A seguir abriram-se as portas de entrada e logo uma multidão irrequieta e avidamente curiosa, invadiu o luxuoso vestíbulo da estação, poisando os olhos deslumbrantes nos admiráveis painéis de azulejos e frisos artísticos do insigne pintor Jorge Colaço, escoando-se na «gare».

Interior e exteriormente o edifício achava-se decorado com colchas de damasco e bandeiras nacionais, sendo a guarda de honra feita por soldados da Guarda Republicana de grande uniforme.

O serviço começou depois a ser feito pelas novas portas de ingresso na «gare», postando-se junto das grades de ferro que as guarnecem, os empregados revisores de bilhetes.

Durante toda a tarde e à noite passaram pelo vestíbulo da estação de S. Bento alguns milhares de pessoas que muito admiraram a grandeza majestosa da sua vastidão e a beleza incomparável das suas belas decorações, que à noite, com refulgiam em todo o seu esplendor.

*O edifício que constitui uma obra condigna dos superiores méritos do distinto arquitecto Marques da Silva, iluminou à noite a sua frontaria, sendo queimado um vistoso e abundante fogo-de-artifício. Os prédios do local também se achavam iluminados».*⁵⁹

⁵⁹ COUTINHO, António Rodrigues - A estação de Porto - S. Bento. Breve história dos seus primeiros vinte anos. 1896-1916. *Boletim da CP*. Porto. 448: N° (1966) pp. 9-11.



fig. 26 - Estação de S. Bento (actualmente)

A fachada tem 60 de comprimento, por 20m de altura. O corpo central tem sete entradas e correspondentes janelões, e os outros edifícios e as torres têm andar térreo, com uma entrada e uma janela de cada lado, e mais dois andares, onde funcionam, serviços da companhia e residências de funcionários.

Interiormente tem cinco cais, cobertos, para armazenamento de mercadorias. As oito linhas que existem na «gare» são cobertas por uma grande estrutura, de ferro e vidro, com 80 m de comprimento, 14m de altura e 20m de largura.⁶⁰

Concluindo, reafirmaremos que a Estação Central do Porto reforçou o centro da cidade, constitui-se elemento dinamizador de um pensamento urbanístico e de aferição de um desenho urbano, assume a função múltipla o monumento em termos arquitectónicos evidencia uma das tipologias interessantes das gares novecentistas, num discurso eclético/historicista, com um nítido recuo revivalista, ao gosto Segundo Império e “Beaux-Arts”.

⁶⁰ QUARESMA, Maria Clementina de Carvalho – *Inventário Artístico de Portugal*. Lisboa: Academia Nacional de Belas-Artes, 1995, pág. 150.

Os diferentes projectos de Marques da Silva, as modificações buscadas ou forçadas, os avanços e os recuos constituem um compêndio de diferentes saberes e confrontações que fizeram das gares o local por excelência dos conflitos.⁶¹

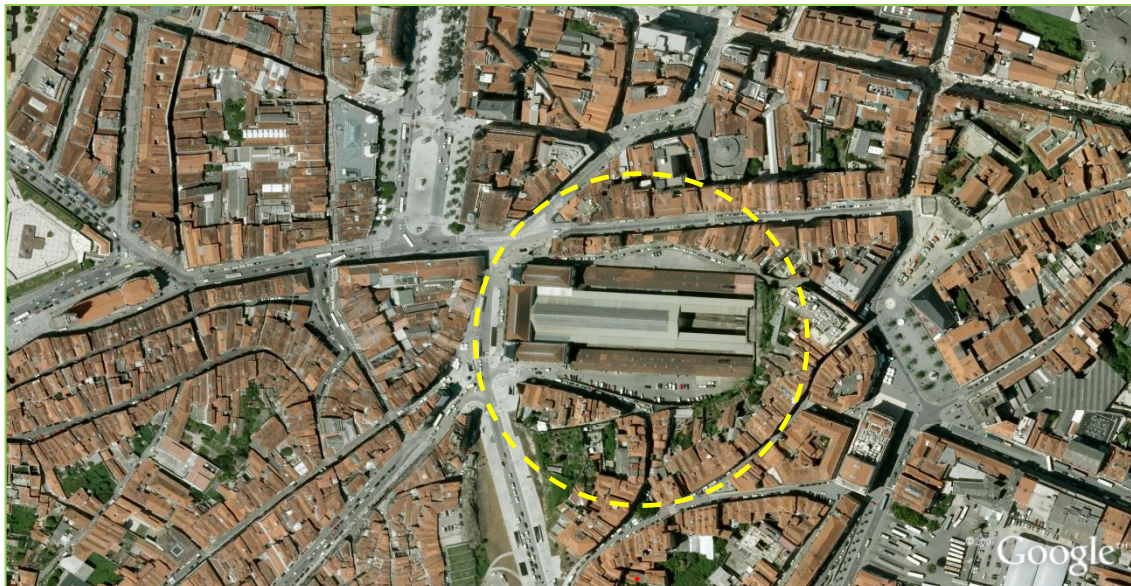


fig. 27 - Estação de S. Bento vista área

Estação de São Bento vista Área

⁶¹ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*, pág. 98.

2.2. José Marques da Silva - A Formação e Obras

Havia-se instalado definitivamente a academia Portuense de Belas artes no laicizado Convento de São António da cidade, em S. Lazaro, unificando espaços de aulas que interiormente funcionavam na Academia Politécnica (Desenho Histórico e arquitectura Civil), quando na carta de lei, de 30 de Julho de 1839, era bem explícito que a concessão da cerca e dependências do convento “depois de n’eles se fazerem as casas necessárias” se destinaram ao estabelecimento da Biblioteca/Museu e Academia de Belas-Artes, onde logo viram funcionar as aulas de Pintura Histórica e Escultura.

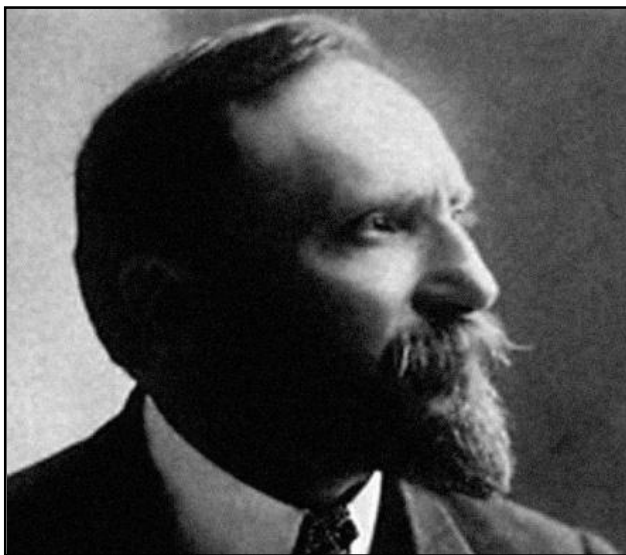


fig. 28 - José Marques da Silva

É nesta Academia já instalada, embora precariamente, que o jovem José Marques da Silva é matriculado em 30 de Outubro de 1882, no 1.º ano de arquitectura Civil, conforme “despacho” da mesma data.

Nascera em S. Veríssimo de Paranhos, na Rua de Costa Cabral, n.º 113, no Concelho e Cidade do Porto, em 18 de Outubro de 1869, no seio de família de larga prole, com ascendência patente ligada às tarefas agrícolas do arco portuense, onde proliferavam os terrenos de aptidão agrícola servidos pelos mananciais de água que, de longa data, alimentavam, ainda, a cidade. O pai, Bernardo Marques da Silva, pedreiro lavrista.⁶²

Atento aos processos da mecanização, Bernardo Marques da Silva tornar-se-á um industrial de relativo sucesso, oscilando entre a estatuária de um quotidiano marcadamente oitocentista, com a encomenda de obras de fé e amor, complemento de uma arquitectura civil, funerária e religiosa de larga expressão local e regional, e o

⁶² CARVALHO, António Cardoso Pinheiro de – *O Arquitecto José Marques da Silva e a Arquitectura no Norte do País na Primeira Metade do séc. XX*. Porto: FAUP Publicações, 1992, pp. 12-13.

trabalho de serração e afeiçoamento de mármore destinados à construção civil e equipamentos, recorrendo por vezes à importação de Itália.

José Marques da Silva frequentou a instalação primária e estudos secundários no liceu da Ordem da Trindade, aí estabelecido desde 1851, oscilando a sua tenra idade entre o liceu e a oficina onde a consciência do *métier*, a aptidão manual, o contacto directo com os materiais, os valores do trabalho e da emulação, a hierarquização da oficina, preparam a sua entrada na Academia Portuense - certamente, ou obviamente, decisão familiar implícita nas palavras que Marques da Silva mais tarde escreverá com orgulho: “Comecei por artista de cinzel, continuarei como artista do lápis...”

A Academia não era exigente em habilitações, bastando para a matrícula o cumprimento do estipulado no capítulo IV dos seus estatutos, nomeadamente nos seus artigos 41.º e 46.º.

«Art.º 41.º - Todos os indivíduos, tanto naturais como estrangeiros poderão ser admitidos a frequentar os Estudos da Academia, tendo as condições seguintes: 1.º - idade de dez anos (pelo menos completos), 2.º - suficiente instruções das artes de ler e escrever e contar; 3.º - bons costumes, atestados pelo Pároco, magistrado ou pessoa autorizada da sua Freguesia.

Art.º 46.º - Nenhum indivíduo será admitido à matrícula na Aula de arquitectura com intento se seguir a profissão de architecto sem que mostre por certidão o ter sido aprovado nos estudos do 1.º ano Matemático».

Pelos estudos realizados no Liceu da Trindade e pela exigência do artigo 46.º dos Estatutos da Academia, verifica-se a deliberada intencionalidade na preparação para a carreira de architecto, embora tivesse recebido o ensino simultâneo das três artes – como dizia - princípio orgânico da pedagogia reinante, seguindo os cursos de Arquitectura Civil, Desenho Histórico e Escultura.⁶³

Em 1882, inscreve-se na Academia Portuense de Belas-Artes, onde estuda com Soares dos Reis, com Marques de Oliveira e particularmente com José Sardinha, que foi professor de Ventura Terra e colega, em Paris, de José Luís Monteiro, a quem Marques da Silva virá a suceder como professor na Academia de Belas-Artes em 1907, alguns anos após o seu regresso ao Porto.

⁶³ CARVALHO, António Cardoso Pinheiro de – *O Architecto José Marques da Silva*, pp. 15-16.

Ao finalizar os seus estudos profissionais na academia Portuense, José Marques da Silva vem a Lisboa concorrer a pensionista do Estado, concurso que Adães Bermudes ganhará, o que leva seu pai, a enviá-lo, a expensas suas, a Paris, para aí completar a sua preparação.

Com o passaporte emitido em Outubro de 1889, o estudante José Marques da Silva parte para Paris, instalando-se no n.º 37 da Rua Denfert- Rochereau, aí ocupando modesto quarto de uma pequena colónia de artistas, com ateliers de pintura e escultura.

A cidade comemorava o centenário da Tomada da Bastilha e a Exposição Universal, que veria a Torre Eiffel e surgir a grande nave da Galeria das Máquinas, teria inevitavelmente um impacto indispensável na sua formação e na sua procura de referências profissionais.

Desde a sua chegada a Paris, em 1889, Marques da Silva frequenta o atelier preparatório de Joseph-Charles Peigney, com lições de Matemática, Desenho e principalmente Desenho de Arquitectura, preparando-se para as provas de admissão à Escola.

No ano seguinte, faz exame de admissão à “École Nationale et Spéciale des Beaux-Arts”, entrando para o atelier de Jules André, que morre pouco tempo depois.

Marques da Silva vai cooperar na fundação de outro atelier externo, dirigido por Victor Laloux justamente um dos responsáveis pela construção da Galeria das Máquinas da exposição de 1889.

Também aluno brilhante, Marques da Silva vai receber menções e medalhas, tendo obtido o ambicionado diploma de arquitecto em 1896 com o projecto de uma gare central, que constitui o primeiro de vários projectos por ele realizados para a Estação de São Bento, que após contínuas modificações, impostas aparentemente por razões técnicas, vai realizar em 1900 numa versão mais audaciosa em termos de utilização de estrutura metálica.⁶⁴

Marques da Silva utilizaria muito da sua aprendizagem francesa como base do trabalho profissional e, embora não querendo significar a imposição de um rótulo, tal diz-nos muito da solidez da sua formação e coerência na prática profissional dos anos que se seguiriam até 1947, data do seu falecimento.

⁶⁴ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *O Arquitecto José Marques da Silva e a Arquitectura no Norte do País na Primeira Metade do séc. XX*, pp. 16-19.

A condição de Cidadão é, na actuação pública do Arquitecto, bastante vinculada, intervindo, quase sempre a propósito da sua actividade profissional, nos mais diversos fóruns e espaços de decisão, mais ou menos ligados aos centros de poder.

Como professor, sempre pugnaria pelo respeito e incentivo à prática do Desenho como Disciplina, e pela importância da mestria na arte da Construção.

Edificar será, talvez, o propósito da sua existência desde a Obra ao Ensino, seja ele nas Escolas Técnicas ou na Escola de Belas Artes do Porto, da qual se torna Director nos anos trinta e, dentro da qual, participa numa das principais reformas do Ensino Artístico.

Ao longo de quase cinquenta anos de prática profissional intensa, desenvolve, essencialmente no norte de Portugal, um conjunto bastante significativo de projectos, quase sempre ligados a opções de novas políticas Urbanas daqueles ou das instituições que foram Acreditando no seu desenho como cúmplice na criação de uma nova imagem de Cidade.⁶⁵

Deixou-nos, como legado, uma arquitectura que se estende aos seus discípulos, tais como Rogério de Azevedo, Manuel Marques, Viana de Lima, Ricca Gonçalves, Arménio Losa, Januário Godinho, David Moreira da Silva e sua filha Maria José.⁶⁶

Para finalizar vamos apresentar uma tabela da minha autoria com algumas obras realizadas pelo arquitecto Marques da Silva.

⁶⁵ MESQUITA, Mário João – *Marques da Silva: o aluno, o professor, o arquitecto*. Porto: IMS, 2006.

⁶⁶ CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*. Porto: Instituto Arquitecto José Marques da Silva, 2007, pág. 104.

Quadro I

Inventário das Obras do Arquitecto José Marques da Silva

Obras	Ano	Local
Projecta a sede da Sociedade Martins Sarmento	1899	Guimarães
Projecta o Bairro Operário do Monte Pedral	1899	Porto
Tribuna-Mor da Igreja da Trindade	1901	Porto
Edifício das obras públicas	1905	Braga
Projecta o prédio de rendimento/Casa das Quatro Estações	1905	Porto
Participa no concurso para a conclusão do edifício do Mosteiro dos Jerónimos	1905	Lisboa
Constrói a sua própria casa	1909	Porto
Teatro de São João	1909	Porto
Santa Casa da Misericórdia/Instalações Hospitalares	1912	Barcelos
Teatro Apolo/Palácio da Brejoeira	1912	Monção
Os armazéns Nascimento	1914	Porto
Liceu Alexandre Herculano	1914	Porto
Projecto dos Paços do Concelho de Guimarães	1916	Guimarães
Palacete Conselheiro Pedro Araújo	1917	Porto
Liceu Rodrigues Freitas	1918	Porto
Filial Companhia de Seguros/A Nacional	1919	Porto
Palácio Conde de Vizela	1920	Porto
Prédio Joaquim Emílio Pinto Leite/Bank of London & South América	1922	Porto
Restauro e ampliação da Casa de Sergude	1923	Felgueiras
Edifício do Jornal de Notícias	1925	Porto
Casa Serralves	1931	Porto
Casa de Lavoura e dependências/José de Bessa e Meneses	1934-43	Barcelos
Quinta do Mata-Sete/Lordelo	1935	Porto
Prédio Rua Bonjona de Freitas	1940	Barcelos

CAPÍTULO III - JORGE COLAÇO – PERCURSO ARTÍSTICO E OBRAS

CAPÍTULO III

JORGE COLAÇO: PERCURSO ARTÍSTICO E OBRAS

Jorge Colaço nasceu (1868-1942) em Tânger, filho do 1.º barão de Colaço, vice-cônsul de Portugal em Marrocos. Cresceu na Legação portuguesa, onde a imaginação juvenil é alimentada pelas ruínas de edifícios portugueses, a contemplação dos campos de Alcácer Quibir, a actividade diplomática do pai. No entanto, é em Madrid e depois em Paris que obtém uma cuidadosa formação académica, com Ferdinand Cormon, representante da Escola de Paris, mestre de muitos bolseiros portugueses da segunda geração naturalista, como Veloso Salgado e outros.⁶⁷



fig. 29 – Jorge Colaço

Na pintura, tratou de preferência motivos árabes, em que se especializara. Na 7.ª Exposição do Grémio Artístico, apresentou as telas «Filósofo árabe» e «España y sus cantares»; na 1.ª Exposição da Sociedade Nacional de Belas-Artes (1901), as telas «Nómada», «Nero» e «A uma esquina» (esta pertencente à Assistência aos Tuberculosos). Notável o seu quadro de batalha «Nos Campos de Arzila», carga de cavalaria muçulmana interpretada com energia e intenso colorido. No Museu Militar, na Sala Afonso Albuquerque, o painel «Conquista de Socotorá».

Distinguiu-se também como caricaturista e desenhador humorístico de traço acerado e graça esfuziante: inesquecíveis as suas composições satíricas nas páginas de «O Talassa» e de alguns jornais diários de Lisboa, em que não poupava os próceres dos primeiros anos da República. Obteve a 1.ª medalha de honra na Exposição Portuguesa no Rio de Janeiro, em 1908.⁶⁸

⁶⁷ PEREIRA, Paulo – *História da Arte Portuguesa*. Mem Martins: Círculo de Leitores, Vol. 9, 2008, pág. 54.

⁶⁸ PAMPLONA, Fernando de – *Dicionário de Pintores e Escultores Portugueses ou que trabalharam em Portugal II*. 2.ª Edição (actualizada). Porto: Livraria Civilização Editora, 1987, Vol. II, pp. 109-110.

Nos anos 90, nota-se a presença de Colaço em todas as exposições do Salão do Grémio Artístico e, posteriormente, a sua participação activa na criação da Sociedade Nacional de Belas-Artes em 1901, de que é presidente de 1906 a 1910.

Distinguiu-se sobretudo no azulejo: deve-se-lhe o renascimento desta arte tão portuguesa, que levou a cabo graças às suas novas e arrojadas concepções. Sobretudo dignos de referência, por seu largo decorativismo, os painéis de azulejos azuis e brancos do Palácio-Hotel do Buçaco, que recobrem as paredes do vestíbulo e escadaria principal interior, e representam os feitos dos Portugueses na África e na Índia e a batalha do Buçaco. Ainda a referir outros painéis de azulejos da sua autoria: os da sala dos Passos Perdidos da antiga Faculdade de Medicina de Lisboa; os do átrio do Paço da Bemposta, hoje Escola do Exército; os do claustro do Palácio da Justiça, em Coimbra.⁶⁹

Foi considerado um renovador da azulejaria artística portuguesa, como aliás já tinha acontecido com Bordalo Pinheiro, apesar da radical diferença das obras correspondentes a tempos relativamente próximos. A azulejaria de Bordalo, concebida em finais de século XIX, desenha-se a partir de inspiração em padronagens quinhentistas, desenvolvendo depois uma temática arte nova de carácter muito pessoal detectando-se também na azulejaria figurativa



«azul-cobalto e branco» a sua verve irónica do desenhador (fig. 28). A azulejaria de Colaço situa-se numa corrente nacionalista em que a pintura de história (fig. 29), a representação de vistas e monumentos e a vida rural ou piscatória são emblemas do que se entende por carácter da Nação.⁷⁰

fig. 30 - A rã lê,
o grou fuma.
Rafael Bordalo
Pinheiro, 1894.
Tabacaria
Mónaco,
Rossio, Lisboa

A defesa ideológica do trabalho de Colaço é ilustrada com imagens que revelam aspectos que se prendem com a articulação da azulejaria com a arquitectura.

⁶⁹ PAMPLONA, Fernando de - *Dicionário de Pintores e Escultores*, pp. 109-110.

⁷⁰ *HISTÓRIA da Arte Portuguesa*. Mem Martins: Círculo de Leitores, Vol. 3, 1995, pág. 416.

A sua obra mais notável e mais reproduzida é a decoração da Estação de S. Bento, projecto do arquitecto portuense Marques Silva (1869-1947) como vimos. A espectacular *Entrada de D. João I no Porto* e outros momentos destacados da história da cidade, como a *Batalha de Arcos de Valdevez*, vistas e cenas rurais e ainda a «história dos transportes» a cores, excepcionalmente integrados no espaço interior da Estação, dão conta das reais capacidades decorativas do pintor. Esta obra é realizada na Fábrica de Sacavém, em 1915. Na mesma Fábrica, realizou os painéis do Grande Hotel do Buçaco em 1907, da Casa do Alentejo em Lisboa (c. 1918), Palácio Jácome Correia em Ponta Delgada, do Pavilhão dos Desportos de Lisboa de 1922.



fig. 31 - Os Lusíadas, palácio do Buçaco. Jorge Colaço

Esta série de decorações em edifícios de grande interesse, corresponde aos melhores momentos da obra de Colaço, nomeadamente na articulação com os espaços que a arquitectura lhe reserva, numa correcta definição de temas, escalas e elementos de separação, como cercaduras e padronagens que no caso deste pintor funcionam por vezes como «molduras» para a sua pintura.⁷¹

As estações de comboios atribuídas a Jorge Colaço representam uma tipologia decorativa a que já nos referimos. Trata-se de edifícios «à portuguesa», que lembram casas, sendo profusamente decorados com painéis recortados e cercaduras barrocas ao gosto da época de D. João V, e que mais uma vez «ostentam por fora» lambris de azulejos azuis e brancos que foram concebidas para interiores. Se comparado com as decorações de outros pintores de estações, o trabalho de Jorge Colaço parece claramente melhor tanto na construção rigorosamente académica das paisagens e figuras, nos

⁷¹ PAMPLONA, Fernando de – *Dicionário de Pintores e Escultores Portugueses ou que trabalharam em Portugal II*. 2.^a Edição (actualizada). Porto: Livraria Civilização Editora, 1987, Vol. II, pp. 55-55.

enquadramentos que propõe, utilização de gradações e transparências de «azuis-cobaltos», como na tipologia de cercaduras que utiliza.

Uma característica que distingue o seu trabalho é a qualidade e transparência de azuis quase de aguarela e a construção académica do desenho. Estes aspectos prendem-se com a formação e círculo cultural do pintor, e, do ponto de vista técnico, com o facto de Colaço encarar a matéria cerâmica apenas como suporte bidimensional de pintura, ao contrário de Bordalo, de formação escultórica, que encara a azulejaria como pertencente ao mundo matérico da faiança, dotada de um determinado carácter e de uma «verdade» própria. Criticado por pintar sobre azulejo já vidrado, responde no artigo citado que assim não fica sujeito a «surpresas» que a cozedura de pintura sob o esmalte pode trazer e explica o seu método como uma inovação técnica.

Jorge Colaço foi um pintor-decorador: trabalha sobre azulejaria porque encontra aí ecos da sua infância e espaços de afirmação própria, bem como dos valores nacionalistas ou de identidade nacional que defende. A quantidade impressionante de obras de vulto realizadas e mesmo de encomendas particulares que por muito dispersas não referimos, prova a aceitação do seu trabalho, fruto também dos círculos sociais onde se movimenta (lembre-se a propósito do seu casamento com Branca de Gonta Colaço, escritora de memórias de Estoril e Cascais). A declaração de «Porque me decidi pintar como pinto» explica claramente uma obra-espelho da sociedade burguesa e conservadora que lhe encomenda os painéis de azulejos.

“Quanto à dedicação à azulejaria explica o autor num texto da *Cerâmica e Edificação* - «Porque me decidi pintar como pinto» - que foi «... por predilecção que só posso atribuir a influências atávicas das terras de moiras onde nasci [...] Predilecção adormecida em Paris [...] mas uma vez em Portugal não podia deixar de acordar [...] perante as formosíssimas tradições de uma arte que, embora importada, soube ganhar foros de arte nacional»; quanto aos seus temas revela a natural paixão de qualquer cidadão por assuntos do seu país não deixando de afirmar: «Neste tempo de brumas o Nacionalismo á atmosfera salvadora...» (Colaço, 1933).⁷²

⁷² PEREIRA, Paulo – *História da Arte Portuguesa*, pp. 55-56.

Quadro II		
Inventário das Obras do Pintor Jorge Colaço em Portugal		
Obras	Ano	Local
Estação de São Bento	1903	Porto
Palácio Hotel do Buçaco	1907	Mealhada
Pavilhão dos Desportos	1922	Lisboa
Exterior da Igreja de Santo Ildefonso	1932	Porto
Escola Primária de Forjães, actualmente sede da junta de freguesia e Centro Cultural Rodrigues de Faria	1933	Forjães
Exterior da Igreja dos Congregados	--	Porto
Casa do Alentejo/Palácio Alverca	--	Lisboa
Palácio da Bemposta/Academia Militar	--	Lisboa
Torre de São Paulo	--	Ponte de Lima
Casa Baeta	1930	Olhão
Bancos do Jardim do Pescador Olhanense/ réplica dos azulejos originais que revestiam os bancos do demolido Jardim João Serra, também em Olhão	--	Olhão
A Merendinha, pastelaria situada na Rua dos Condes de Monsanto	--	Lisboa

Quadro III

Inventário das Obras do Pintor Jorge Colaço no estrangeiro

Obras	Ano	Local
Palácio de Windsor/ tríptico alusivo à visita da Rainha Alexandra a Portugal, feito por encomenda do Marquês de Soveral	--	Inglaterra
Centre William Rappard	--	Genebra
Hospital Modelo da Maternidade de Buenos Aires	--	Buenos Aires
Palácio do presidente Marechal Monreal	--	Cuba
Residências particulares de Teresópolis	--	São Paulo e Rio de Janeiro
Residências particulares	--	Cuba e Uruguai

CAPÍTULO IV – A ICONOGRAFIA DOS PAINÉIS DE AZULEJO DA ESTAÇÃO DE S. BENTO

4.1. Enquadramento Histórico

Ao tempo havia sido aplicado na Escola Médica de Lisboa (1903) a ornamentação de paredes interiores com retábulos de azulejos, em que o distinto pintor Jorge Colaço afirmava com crescente notoriedade a fecundidade do seu talento e a variedade das suas aptidões artísticas. Pouco a pouco se aproximara nas suas obras do tom inimitável dos nossos antigos azulejos que dão um encanto indefinível às edificações do século XVIII. No grande Hotel do Buçaco (1904) mais se afirmavam os seus progressos.

Ocorreu-me, por isso, em 1905, a ideia de fazer do vestíbulo da estação do Porto uma obra de arte única no seu género, em que todas as superfícies das paredes compreendidas entre as cantarias ostentassem sobre azulejos artísticos formosas paisagens da região, quadros pitorescos de costumes populares, factos gloriosos da história regional, como era próprio o vestíbulo de um caminho-de-ferro, abundante como nenhum em atractivos para o excursionismo. Num grande friso seriam evocados as diferentes fases da viação através da História.⁷³

Convidado Jorge Colaço a incarnar esta ideia, apenas esboçada, num plano definido e concreto, foi este apresentado por ele em 31 de Julho de 1905 e aprovado em princípio pelo Conselho de administração em 23 de Agosto seguinte.

Uma objecção surgia, porém. Tratava-se de uma superfície de 551 m² que, aos preços até aí pagos custaria 22 contos. Prestava-se o artista a reduzir a 20 contos esse dispêndio, que poderia parecer desperdício numa estação. Seria este, porém, um edifício monumental, para o qual não era excessiva a acurada e original ornamentação do corpo principal.

Bem cabido era pois um auxílio do Tesouro ao fundo especial pela dotação dos serviços públicos, equivalente à diferença entre a quantia de 7 contos, em que era estimada uma ornamentação mais modesta, e a de 20 contos a despendar.

Tudo era dinheiro do Estado embora saído de cofres diversos, sendo mais provável (como saiu) que os 13 contos dos edifícios se manteriam na região dos mitos. Esta inocente convenção surtiu, porém efeito. Pela portaria de 4 de Novembro de 1905

⁷³ SOUSA, J. Fernando de - A estação de Porto – a estação de S. Bento e os seus azulejos artísticos. 1896-1916. *Boletim da CP*. Porto. 448: Nº (1966) pág. 17.

foi sancionada, sendo afinal tratados em 10 de Janeiro de 1906 os azulejos artísticos do vestíbulo por 20 contos de reis.⁷⁴

O ilustre artista, entusiasmado com o campo oferecido à sua actividade, pôs logo mãos à obra com ardor. Era de a prever, e assim sucedeu, que a concluiria muito antes de estar o vestíbulo em condições de receber e isso explica demora havida no assentamento dos azulejos.

Os quadros eram examinados, logo que ele os pintava e antes de serem fixados pela acção do fogo. Depois de prontos, mais garantida estava a sua conservação até ao assentamento, fazendo depositário deles o pintor, ao qual se abonava uma parte do custo, em vez de os sujeitar aos azares da armazenagem na estação do Porto.⁷⁵

O assentamento foi em 1915, tendo a execução sido feita pela fábrica Lusitana, em Lisboa, da qual Jorge Colaço era co-proprietário.

Não há dúvidas que Jorge Colaço pôs nos painéis de azulejo do vestíbulo da Estação de S. Bento o melhor do seu talento, revelando extraordinário poder de concepção e alto sentimento artístico. Com mérito relevante soube distribuir os painéis e casá-los com a arquitectura monumental, numa perfeita harmonia.⁷⁶

Quando, em 5 de Outubro de 1916, em pleno período republicano, o espaçoso local da Estação do Porto foi franqueado ao público, os azulejos de Jorge Colaço mereceram desde logo, os maiores elogios.

«O Conde de Paço-Vieira, que fora Ministro das Obras Públicas e qualificado de arte, em “*Os Azulejos de Colaço*”, publicado em 1916, depois de referir-se aos azulejos da Escola Médica de Lisboa e Palace Hotel do Buçaco, diz o seguinte»:

«Nenhum, porém, destas decorações é obra primacial de Jorge Colaço, apesar de serem ambas esplêndidas.

Onde o seu grande e múltiplo talento se manifesta plenamente e onde ele revelou todo o seu elevado sentimento artístico, foi nos azulejos da Estação Central do Porto.

⁷⁴ *Ibidem*, pág. 17.

⁷⁵ *Ibidem*, pág. 18.

⁷⁶ GUIMARÃES, Agostinho – Azulejos do Porto – Estação de S. Bento. *O Tripeiro*. Porto: Série Nova/Ano III/N.^{os} 11-12, [S.d.] pág. 339.

Trabalho de difícil concepção pela vastidão do edifício e pela variedade dos assuntos, deu-lhe, por isso mesmo, ensejo de brilhar a toda a luz».⁷⁷

O soco, a cimalha, cordões, pilastras, ombreiras e arquivoltas de granito dividem as paredes em retábulos de forma e dimensões variadas e constituem a severa moldura dos quadros de Azulejos.⁷⁸

Este revestimento de azulejos circunda todo o vestíbulo, rompe do chão até cima.



fig. 32 - Vestíbulo da Estação de São Bento pormenor de alguns painéis tais como: o *Casamento de D. João I com Dona Filipa de Lencastre, Conquista de Ceuta, a chegada do 1.º comboio ao Minho, Romaria de S. Torcato, a Ceifa.*

⁷⁷ Esta informação pertence a um dos vários excertos de Boletins encontrados numa capa arquivadora durante as pesquisas efectuada no arquivo da CP, cujo autoria não foi possível identificar.

⁷⁸ SOUSA, J. Fernando de - A estação de Porto – a estação de S. Bento e os seus azulejos artísticos. 1896-1916. *Boletim da CP*. Porto. 448: N.º (1966) pág. 18.

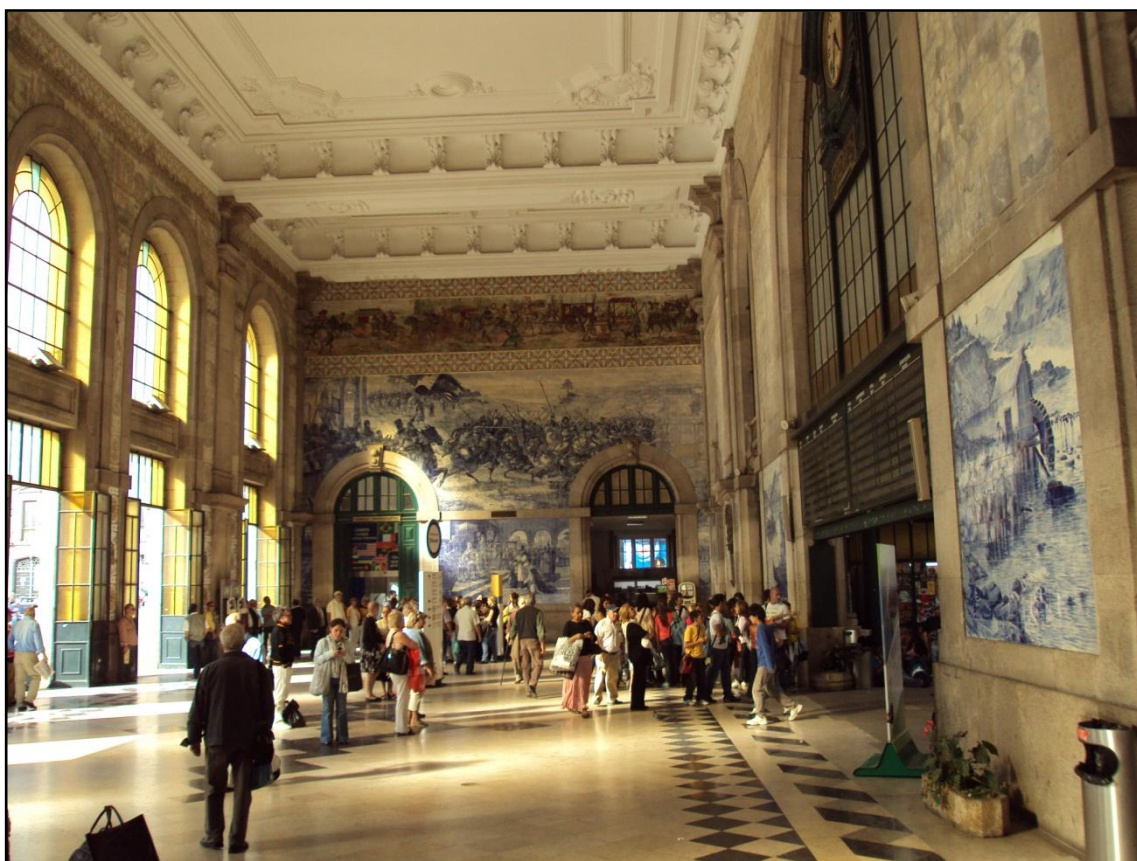


fig. 33 - Vestíbulo da Estação de São Bento pormenor de alguns painéis tais como: o *Encontro de Valdevez*, a *entrega de Egas Moniz* e um *friso com o cortejo das carruagens*.

4.2. Enquadramento dos painéis no vestíbulo

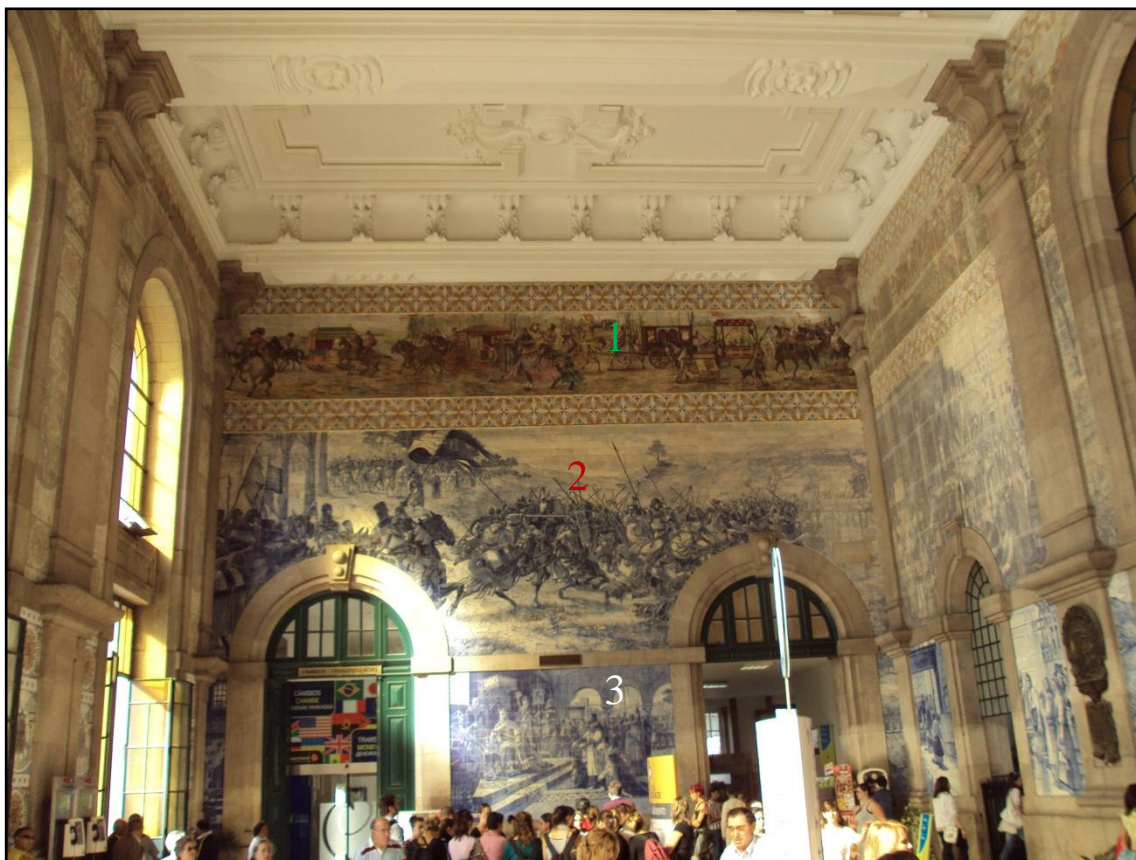


fig. 34 - Do lado da Rua da Madeira, à esquerda de quem entra, num dos muros mais estreitos do vestíbulo por baixo do tecto representa-se um friso com o ***cortejo de carruagens mais díspares e faustosos***: coches, berlindas, seges, carroções, com acompanhantes a pé e de cavalo; na parte superior num painel de grande dimensão, representa-se ***o Encontro de Valdevez*** e no plano inferior ***a Entrega de Egas Moniz***.

1 - Cortejo de carruagens mais díspares e faustosos: coches, berlindas, seges, carroções, com acompanhantes a pé e de cavalo

2 – Encontro de Valdevez

3 – Entrega de Egas Moniz



fig. 35 - Do lado da Rua do Loureiro, à direita de quem entra, num dos muros mais estreitos do vestíbulo por baixo do tecto representa-se um friso com, *a chegada do primeiro comboio ao Minho, em 20 de Maio 1875, o primeiro a circular a norte do Douro*; na parte superior, num painel de grande dimensão representa-se o *Casamento de D. João I com Filipa de Lencastre*, e na parte inferior a *Conquista de Ceuta* onde se destaca a figura do Infante D. Henrique.

4 – A chegada do primeiro comboio ao Minho

5 – Casamento de D. João I com Filipa de Lencastre

6 – Conquista de Ceuta

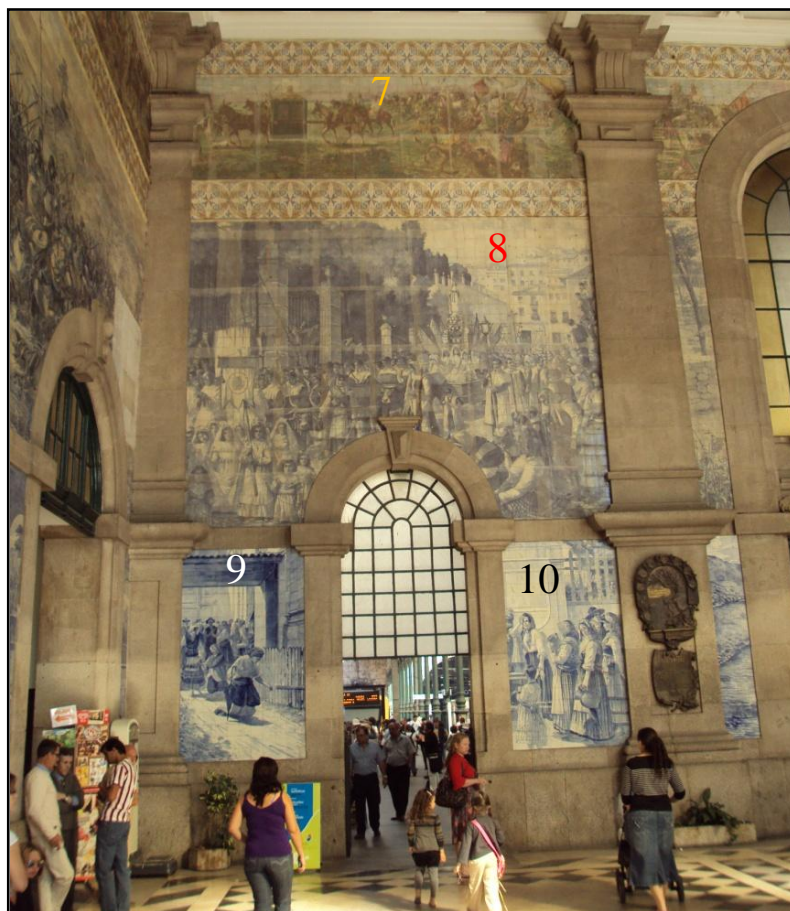


fig. 36 - Na parede Fronteira, onde se abrem as portas de acesso às plataformas da gare, de frente para quem entra pela entrada principal do lado esquerdo do Vestíbulo, no extremo da parede salta à vista na parte superior um painel de considerável dimensão representado a ***Procissão da Nossa Senhora dos Remédios*** em Lamego, encimada um friso figurando as ***hostes moiras na Península Ibérica e liteira com gelosia, puxada a machos***. Na parte inferior entre os vãos das cantarias estão dois painéis, o do lado esquerdo representa, a ***Promessa*** e a do lado direito a ***Fonte Milagrosa***.

- 7 – Hostes moiras na Península Ibérica e liteira com gelosia, puxada a machos
- 8 – Procissão da Nossa Senhora dos Remédios
- 9 – A Promessa
- 10 – Fonte Milagrosa

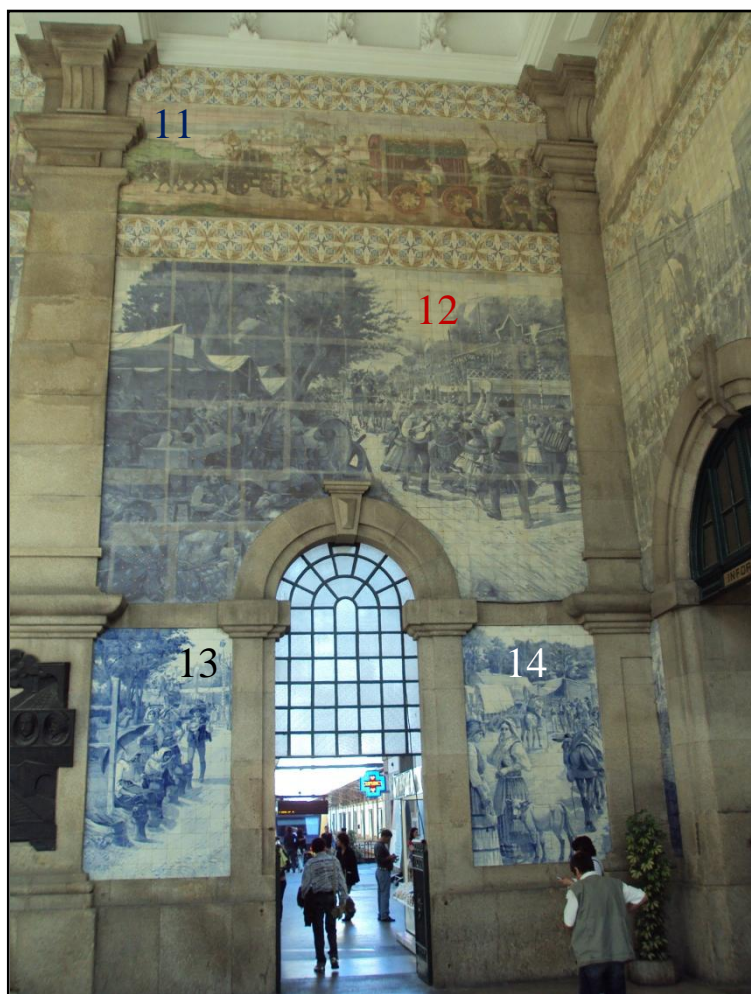


fig. 37 - Na parede fronteira, onde se abrem as portas de acesso às plataformas da gare, de frente para quem entra pela entrada principal do lado direito do Vestíbulo, no extremo da parede avista-se na parte superior um painel de considerável extensão representando a ***Romaria de São Torcato*** em Guimarães, rematada por cima por um friso ***Carro romano de trajecto imperial acompanhados de carro de provimentos***. Na parte inferior entre os vãos das cantarias estão dois painéis: ***a Assadeira de Castanhas*** e ***a Feira do gado***.

- 11 – Carro romano de trajecto imperial acompanhado de carro de provimentos (Século I a.C.)
- 12 – Romaria de São Torcato
- 13 – Assadeira de Castanhas
- 14 – Feira do gado



fig. 38 -Entre os tramos limitados pelas ombreiras dos grandes janelões do lado esquerdo está representada uma ***Vindima de Enforcado***; e por baixo, entre as ombreiras das portas figura-se, ***a condução do vinho do Douro*** e sobre estes dois painéis um friso representando as ***Incursões dos Bárbaros na Península Ibérica***.

15 – Incursões dos Bárbaros na Península Ibérica

16 – Vindima de Enforcado

17 – A condução do vinho do Douro



fig. 39 - Entre os tramos limitados pelas ombreiras dos grandes janelões do lado esquerdo está representada *A Ceifa*; e por baixo, entre as ombreiras das portas, *A azenha do rio Douro* e sobre estes dois painéis um friso representando *Jovens romanos em quadrigas e damas em baldaquinos de espaldar*.

18 - Jovens romanos em quadrigas e damas em baldaquinos de espaldar

19 – A Ceifa

20 – Azenha do rio Douro

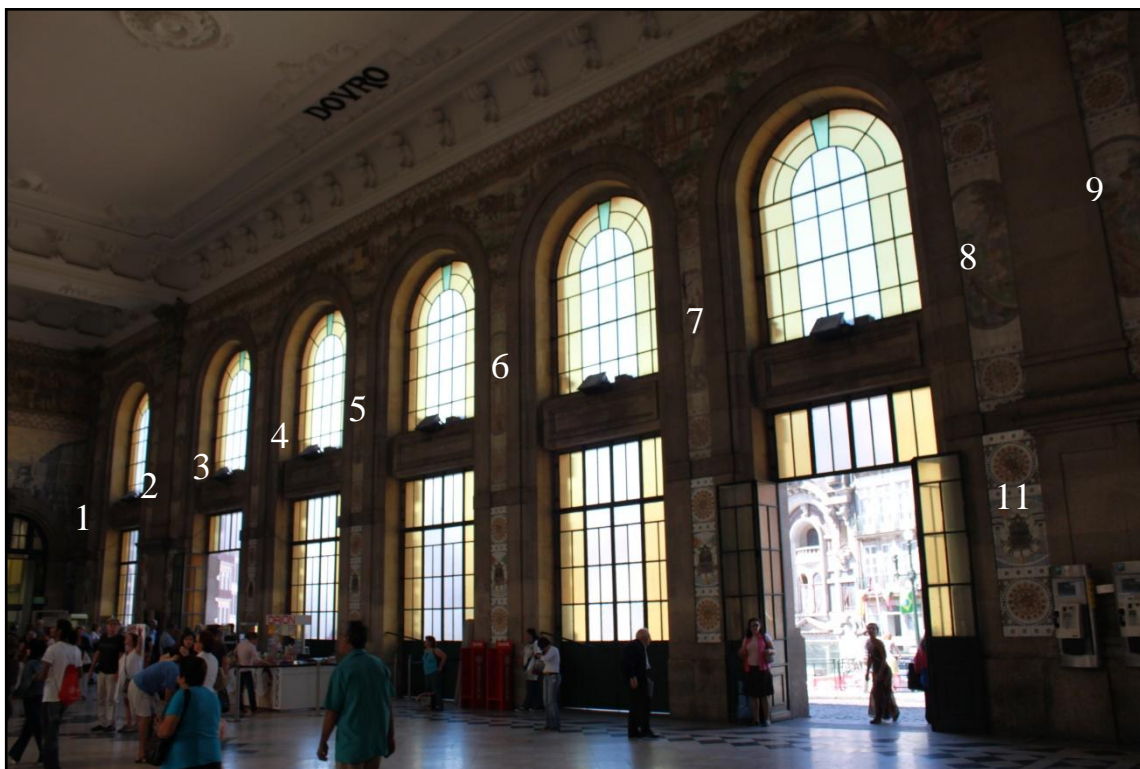


fig. 40 - No muro fronteiro que dá acesso para a praça Almeida Garrett teve que se atender ao ritmo da distribuição das portas e à limitação dos panos intermédios. Nos panos verticais que ladeiam as portas Jorge Colaço usou policromia para as seguintes representações alegóricas: o **Comércio**, das **Belas-Artes**, da **Literatura**; a ladear as portas centrais colocaram-se as alegorias das Quatro Estações do Ano, **Inverno**, **Outono**, **Verão** e **Primavera**, enquanto a **Música**, a **Agricultura** e **Indústria** enquadram as portas do lado norte. E na parte inferior representou pequenos painéis como **Motivos Ferroviários: locomotiva, bandeiras, relógio e sineta**

- 1 - Comércio
- 2 - Belas-Artes
- 3 - Literatura
- 4 - Inverno
- 5 - Outono
- 6 - Verão
- 7 - Primavera
- 8 - Música
- 9 - Agricultura
- 10 - Indústria
- 11 - Motivos Ferroviários

4.3. A Iconografia dos painéis de azulejo

Corre em cima um friso azul e ouro com motivos geométricos, constituído pelo entrelaçamento estilizado de folhas de árvores da região. Logo por baixo circula todo o vestíbulo uma faixa policromada, representado pela ordem cronológica a evolução dos transportes usados em Portugal, em pitorescas cenas figuradas com propriedades históricas desde os romanos, das invasões bárbaras, dos Godos, dos Árabes, até à alterosa berlinda do século XVIII e a inauguração de um caminho-de-ferro de nossos dias.

4.3.1. A Evolução dos Transportes I



fig. 41 – Carro romano de trajecto Imperial acompanhado de carro de provimento (século I a. C.)

Nesta composição o artista representa no primeiro plano um carro romano puxado por cavalos, escoltado por cavaleiros, conduzindo patrícios (título de dignidade instituída pelo imperador Constantino) e um carro de provimento conduzido a bois, possivelmente de transporte de mercadorias ou bagagens. No segundo plano, separado do primeiro por um rio, é visível ao longe uma cidade/vila e um aqueduto que, possivelmente, liga as duas margens do rio. É de realçar que esta composição, tal como outra que analisada posteriormente relacionada com a evolução dos transportes, é muito diversificada a nível cromático, em que salientam os verdes, vermelhos, amarelos.



fig. 42 – Jovens romanos em Quadrilha e damas em baldaquino de espaldar

O artista apresenta-nos no primeiro plano um baldaquino de espaldar suportado por escravos negros conduzindo damas de condição aristocrática. No segundo plano, vislumbram-se jovens romanos em quadrigas de proveniência asiática do tipo de competição, com duas rodas e dois a quatro cavalos, levando um só homem, sendo este transporte bastante utilizado no coliseu pelos guerreiros romanos, gregos e egípcios.



fig. 43 – Incursões Bárbaras

Este painel representa a incursão dos Bárbaros (século V), vindos do Norte da Europa, e a devastação das terras por onde passavam potenciada pelo material pesado de guerra movido à força de músculos que utilizavam. As próprias choças portáteis são conduzidas sobre rudes carros de rodas maciças. Jorge Colaço demonstra nesta composição toda a sua perícia em representar cenas de guerra.



fig. 44 – Hostes moiras na Península e liteira com gelosias, puxados a machos

Mais uma vez, o artista representa uma composição cheia de acção onde é possível ver uma liteira com gelosias puxada a machos, seguida por cortejo de cavaleiros fortemente armados com lanças e escudos, parecem indicar o movimento das hastes mouro (século VII) na Península Ibérica. As gelosias indicam o costume de ocultação das tradições árabes.

4.3.2. A Evolução dos Transportes II



fig. 45 – Cortejo das Carruagens das mais díspares às mais faustosas

Neste painel, Jorge Colaço apresenta uma série de carruagens para todos os gostos e feitios. A composição é rica em personagens e movimento devido à forma como estão distribuídas as figuras e pela disposição dos animais em diferentes movimentos. Para uma melhor distinção das carruagens, efectuamos a sua numeração individualmente e apresentamos a sua descrição: coches, berlindas, sege, carroções e liteira.

1. **Carroção**, carruagem antiga de aspecto rude e esteticamente pouco elaborado;
2. **Coche**, viatura de tracção animal caracterizada tecnicamente pela sua caixa suspensa através de um sistema de fortes correias de couro e pela ligação dos jogos por uma só viga longitudinal, terá sido inventado num burgo húngaro, denominado Kotze. Foi contudo a partir de Milão que se difundiu lentamente pela Europa ao longo do século XVI, sendo utilizado como transporte interurbano e como veículo de aparato nas capitais. Os primeiros coches entrados em Portugal pertencem a D. Sebastião, tendo-lhe sido oferecido um por sua mãe, outro por seu tio Filipe II;⁷⁹
3. **Berlinda**, carruagem antiga de dois assentos e quatro rodas;
4. **Liteira**, cadeirinha transportável, coberta e fachada, apoiada por dois varais compridos, que era conduzida por homens ou por animais de carga, colocados atrás e adiante;
5. **Sege**, antiga carruagem, de um só assento e duas rodas.

4.3.3. A Evolução dos Transportes III



fig. 46 – Carruagens com homens com chapéus tricórnios

Nesta composição, o artista representou um grupo de homens a cavalo seguindo diversas carruagens. Entre eles destaca-se um grupo composto por cinco cavaleiros, sendo que um deles leva na mão uma bandeira, possivelmente a bandeira nacional da época, e usam chapéus de tricórnios com penas na parte da frente.

⁷⁹ *DICIONÁRIO da Arte Barroca em Portugal*. Lisboa: Presença, 1989.

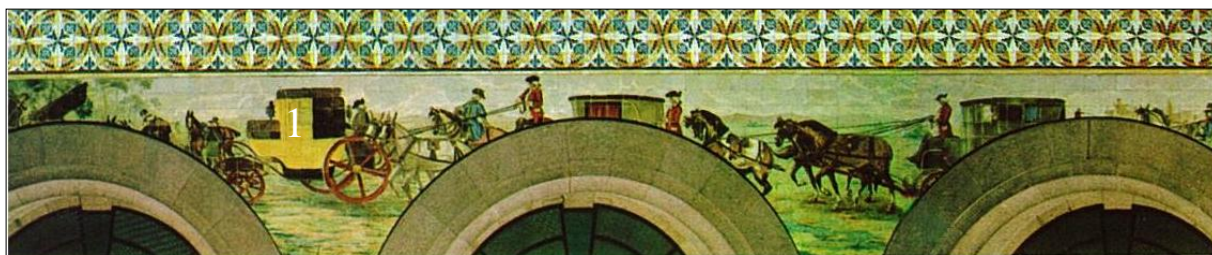


fig. 47 – Liteira e mala-posta

Mais uma vez o artista brinda-nos com mais um cortejo de carruagens apresentando uma mala-posta.

1 – *Mala-posta*, carruagem para transporte de bagagens, pessoas e correio.

4.3.4. A Evolução dos Transportes IV



fig. 48 – Diversos carros em trânsito

Nesta composição, o artista representa no primeiro painel uma diligência, e no segundo painel diversas carruagens antigas de transporte em trânsito.



fig. 49 – A chegada do 1.º Comboio a norte do rio Douro, de Porto a Braga (século XIX).

Este painel representa a chegada do comboio a Braga, o primeiro a circular a Norte do Douro, em Maio de 1875. Jorge Colaço representou gente Minhota e Duriense a saudarem a passagem do primeiro comboio nesta região com música e dança. Os carros de bois de canudo que podemos visualizar, ainda hoje são usados no Alentejo à semelhança dos “boers” da América.

4.4. Painéis Históricos

4.4.1. O Encontro de Valdevez



fig. 50 –O Encontro de Valdevez

À esquerda de quem entra, num dos muros mais estreitos do vestíbulo do lado da rua da Madeira, o pintor representou na parte superior o *Encontro de Valdevez*, cena que evoca o torneio que se travou em 1140 nas margens do rio Lima, entre cavaleiros portugueses e leoneses.

Na História do país, regista-se o Recontro ou Torneio de Valdevez como estando na génese de Portugal. Efectivamente, o “Recontro do Vale do Vez”, constitui um acontecimento de grande importância e projecção. Batalha Campal, pouco provável, ou simples bafúrdio de costume Medieval, o facto é que politicamente o episódio marca de um modo muito vivo a afirmação de D. Afonso Henriques no seu voluntarioso sonho de construir um reino autónomo no extremo ocidental da Europa.

Este confronto ocorreu em 1140 entre as forças do até então “Príncipe” D. Afonso Henriques e as tropas Leonesas do seu primo Afonso VII, Rei de Leão e Castela. Verificada a derrota do adversário, o até então príncipe D. Afonso Henriques passou a intitular-se “Rei”. O armistício de cerca de três anos acordado em Valdevez, seria solenemente firmado em Zamora no ano de 1143 com a presença do Cardeal Guido de Vico, legado do Papa, pela qual se fixou a paz entre os dois monarcas, conseguindo D. Afonso Henriques não ainda que o primo lhe reconhecesse o título de rei mas, pelo menos, a deixá-lo em paz para prosseguir na luta contra os Mouros.

Segundo Fausto Martins «Jorge Colaço usando o rio como centro, organiza uma

composição em superfície no primeiro plano, dotando-a de grande movimento, visível através dos grupos de guerreiros, da animação dos cavalos e das linhas diagonais e perpendiculares das lanças. Seguindo o exemplo de outros artistas, aproveitou a cena bélica para evidenciar o tratamento dos escorços das figuras e dos animais abatidos».⁸⁰

4.4.2. *Entrega de Egas Moniz*

No plano inferior do mesmo lado da Rua da Madeira, está representada a *Entrega de Egas Moniz*, nobre pertencente a uma poderosa família de Entre Douro e Minho.

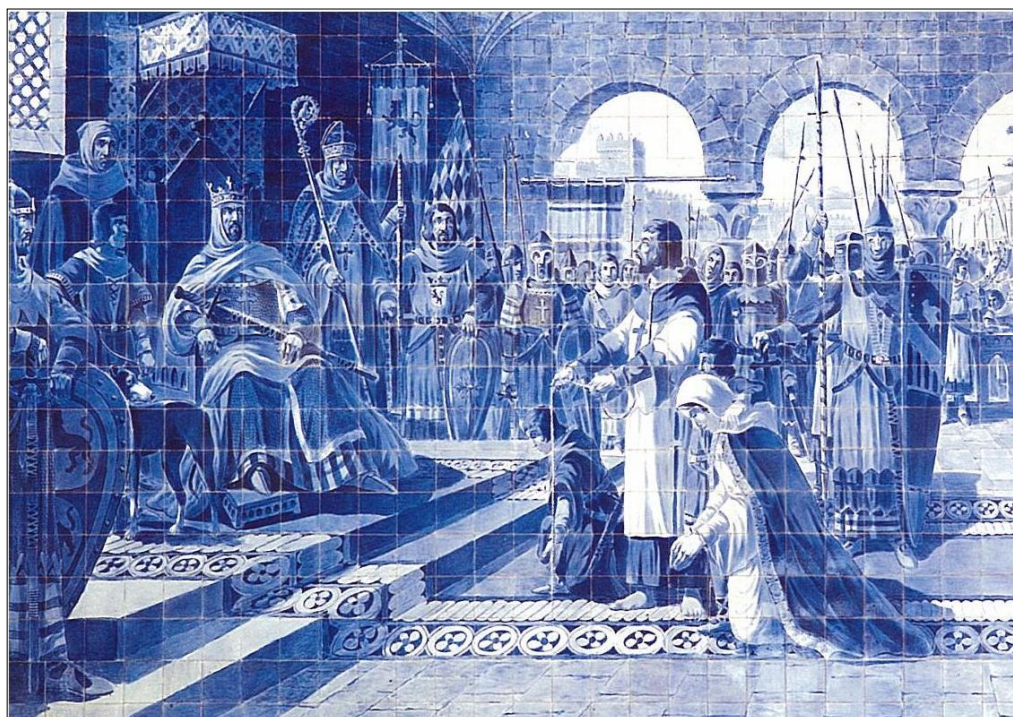


fig. 51 – Entrega de Egas Moniz

Para descrever o painel e o acontecimento histórico, recorreremos a Fausto Martins:

«A cena decorre em Toledo, no interior do palácio do rei leonês, cuja ascendência está bem sublinhada nos motivos heráldicos dos escudos e pendões.

⁸⁰ MARTINS, Fausto Sanches – *Azulejaria portuense: história e iconografia*. Lisboa: Inapa, 2001, pág. 96.

Apesar de coincidir com uma cena interior, Jorge Colaço brinda-nos com um modelo de composição dispondo planos sucessivos que se prolongam para o exterior através da abertura de três arcos. Pese, embora, o número elevado de personagens presentes, a atenção centra-se nas duas figuras do rei e de Egas Moniz, separados por uma distância protocolar, mas unidos pela troca fixa de olhares. O rei apresenta-se sentado no seu trono, numa posição ligeiramente diagonal, com as insígnias do poder real: a coroa e a espada. Egas Moniz, de pés descalços e com uma corda ao pescoço, estando acompanhado pelos membros da sua família, mostra-se reverente, oferecendo a vida como preço do seu perjúrio. Se aludimos à forma exemplar da composição, não podemos deixar de realçar o bom tratamento da cor, em gradações sucessivas, e o extraordinário domínio da distribuição da luz, importante numa cena de interior, e a aplicação da perspectiva através da abertura das três janelas».⁸¹

4.4.3. Casamento de D. João I com Dona Filipa de Lencastre

À direita de quem entra, num dos muros mais estreitos do vestíbulo do lado da Rua do Loureiro, Jorge Colaço representou na parte superior o *Casamento de D. João I com Dona Filipa de Lencastre*.

Não podia ser de outra nacionalidade, a não ser inglesa a futura mulher de D. João I. Tanto Castela como os demais reinos peninsulares não se ostentavam como aliados seguros. Para além dos Pirenéus, os equilíbrios eram ainda mais volúveis, decorrendo a Guerra dos Cem Anos. Um matrimónio real era uma aliança que no geral confirmava anteriores relações ou tratados de Paz. Nele se uniam famílias e se fundiam patrimónios e, desta união, ainda mais importante do que qualquer outra, esperavam-se uma varonil e frutuosa descendência que, consequentemente, seriam os herdeiros do trono.

As estreitas relações entre Portugal e a Inglaterra, envolvendo a questão castelhana, tinham origens desde do reinado de D. Fernando. E tendo João de Gand duque de Lencastre e D. João I invadido Castela em 1387.⁸²

⁸¹ MARTINS, Fausto Sanches - *Azulejaria portuense: história e iconografia*, pp. 96-97.

⁸² COELHO, Maria Helena da Cruz - *D. João I: o que re-colheu Boa Memória*. Mem Martins : Círculo de Leitores, 2005, pág. 112.

Era portanto o duque de Lencastre um aliado natural do reino português, precisamente porque se opunha, ainda que por motivos diversos, à rival comum – Castela. Por isso era habitual nos acordos diplomáticos, uma aliança de sangue. E essa aliança vai ocorrer no ano 1387.

Quando o duque de Lencastre veio à Península, acompanhado por sua mulher, que lhe legitimava as pretensões à coroa castelhana, e por três filhas, duas delas capital feminino a investir em propícias uniões matrimoniais. Filipa era a filha que João de Gand tivera do seu Casamento com Branca de Lencastre, pela qual herdara o referido ducado de Lencastre. Catarina era descendente da sua união com aludida Constança, também herdeira de Castela.

Duas hipóteses de tomar esposa se deparavam a D. João I ou, mais amplamente à coroa portuguesa. Fernão Lopes conta-nos que o monarca ouviu os seus conselheiros, antes de tomar qualquer decisão. D. João I elegeu Filipa como futura esposa. Rejeitando o partido de Catarina, dado que, ela era a presumível herdeira, por sua mãe, do trono de Castela, arrastaria sempre com ela o ónus da guerra até a obter. E D. João I apenas opunha ao reino vizinho para poder firmar o seu poder no reino de Portugal, que lhe pertencia, querendo paz depois de o haver conseguido. O Monarca não tinha quaisquer pretensões ao reino de Castela.

A eleita Filipa representava a paz e a aliança, não a guerra caso a escolha recaísse sobre Catarina.⁸³

Filipa descendia da prestigiada dinastia dos Plantagenetas, entrecruzada com a rica e culta família dos Lencastre. Tinha como avós paternos o rei de Inglaterra Eduardo III e D. Filipa de Hainault e como avós maternos Henrique de Grosmont, duque de Lencastre, e Isabel de Beaumont. Eram seus pais, João de Gand, um dos oito descendentes da casa real, e Branca, uma das filhas do duque de Lencastre. João de Gand, ao casar-se na abadia de Reading, a 13 de Maio de 1359, com esta senhora, herdara (até por morte da irmã dela, Matilde) o vasto ducado de Lencastre, com os seus paços e castelos, domínios, vassalos e homens de armas.

Filipa, o primeiro fruto desta união, nascerá logo em 1360, tomando o nome da sua avó paterna.⁸⁴

⁸³ *Ibidem*, pág. 113.

⁸⁴ *Ibidem*, pp. 114-115.

Centremos, todavia, a nossa atenção na descrição da cerimónia matrimonial que é o que nos interessa nesse estudo para a análise do painel de azulejo alusivo ao *Casamento de D. João I com Dona Filipa de Lencastre*, cerimónia que realizou-se no Porto.

Por volta de 1387 entre os afazeres da guerra, D. João I teria sido pressionado por homens do duque avançar para o matrimónio, dado que o sogro o queria ao pé dele, mas já preso por esse laço familiar. Ainda mais, porque, com a aproximação da Quaresma tal acto não se poderia consumir.

O soberano esforçou-se por cumprir o pedido. Cavalgou de pronto até ao Porto. E, um pouco apressadamente, a 2 de Fevereiro de 1387, na festa da Purificação da Virgem, o bispo da cidade procedia, na catedral, à bênção dos noivos, mesmo sem a presença do progenitor de Filipa ou de qualquer membro da família, o que poderia indicar alguma tensão existente entre o sogro e o genro. Com a mesma rapidez foram convocadas as cidades e vilas do reino para a boda, a realizar-se daí a pouco menos de quinze dias. O burgo do Porto terá respondido com presteza, mas muita gente não pôde comparecer, dado o tempo breve da chamada.⁸⁵



fig. 52 - Casamento de D João I com D. Filipa de Lencastre

Na quinta-feira, 14 de Fevereiro, as ruas estavam enfeitadas com verduras e ervas de cheiro. Numa praça erguida junto a São Domingos, os fidalgos entregavam-se a justas e torneiros.

Mas colectivamente, o povo exprimia o seu contentamento em alegres jogos, danças e trebelhos. Expectantes, viram desfilar o seu rei e rainha.

⁸⁵ *Ibidem*, pp. 116-117.

Vinha ele num cavalo branco, com panos de ouro, e ela, do mesmo modo belamente ornada, ostentando ambos ricas coroas de ouro, cravejadas de pedras e aljófares. O arcebispo de Braga segurava as rédeas do palafrém da rainha, mas, como dois iguais em dignidade, os noivos cavalgaram lado a lado. Anunciava-os a música de instrumentos vários, entre pípias (instrumentos de sopro) e trombetas. Seguia-se, a pé, um cortejo de damas fidalgas ou burguesas, que entoavam cânticos de bodas. Chegados à Sé, o bispo D. Rodrigo, festivamente revestido de pontifical, presidiu à cerimónia religiosa da missa nupcial com pregação.⁸⁶

Segundo Fausto Martins:

«Seguindo à letra o texto da *Crónica*, vê-se o bispo de Braga a levar pela rédea o cavalo da princesa. Para além destas figuras centrais, importa salientar três elementos compositivos: o bom enquadramento arquitectónico, em que sobressai a Porta de Vandoma o edifício da Catedral, onde decorreria a cerimónia da união matrimonial; o grupo numeroso de acompanhantes, procedidos pelos trombeteiros, dispostos de forma admirável, apesar do obstáculo da cantaria dos arcos, que cortam o plano longitudinal da superfície; finalmente, pormenor do chão tapetado de rosas, a flor apropriada à cerimónia festiva e muito estimada pelo artista, que repetia em muitas das suas obras, substituindo as «desvairadas verduras e cheiros».⁸⁷

⁸⁶ *Ibidem*, pág. 117.

⁸⁷ MARTINS, Fausto Sanches - *Azulejaria portuense*, pág. 97.



fig. 53 – D. João I, montado a cavalo, que viera do Convento de São Francisco, e o cavalo que transportava a futura rainha, que pernoitara nos Paços do Bispo. É visível nesta imagem o bispo de Braga a levar pela rédea o cavalo da princesa.

4.4.4. Conquista de Ceuta

No plano inferior, do mesmo lado da Rua do Loureiro, está representada a *Conquista de Ceuta* em 21 de Agosto de 1415.



fig. 54 – A conquista de Ceuta. Destaque para a figura do Infante D. Henrique no centro da composição

O Infante D. Henrique, também conhecido por “O Navegador”, “O Infante de Sagres”, foi o precursor dos descobrimentos marítimos. Filho de D. João I e de Dona Filipa de Lencastre, foi um dos grandes homens da História de Portugal e do Mundo.

Segundo descrições da época, apesar de não ser boa figura, o Infante D. Henrique era alto e corpulento, com membros largos e fortes, moreno, cabelos negros e bigodes fartos, possuindo um temperamento tenaz e enérgico.

Sua mãe, D. Filipa de Lencastre, nobre dama inglesa de sentimentos arreigados no dever, soube fazer da corte uma escola. O Infante D. Henrique, foi criado num ambiente culto e religioso onde a virtude, a justiça e a honra eram a expressão do viver. Alimentou e valorizou a sua vocação pelas ciências experimentais, tornando-se o primeiro “desvendador de mares e terras”.

Em 1415 organizou no Porto a frota que transportaria as “forças do Norte” para a conquista de Ceuta, sob a divisa “*Talent de bien faire*”, e domina a cidade de Ceuta, entrando vitorioso pela porta da Almina. Premiando-o por tal feito e pela demonstração de tanta valentia, o pai armou-o cavaleiro na mesquita mourisca.⁸⁸

Regressado a Portugal, recebeu o título *Senhor de Viseu e da Covilhã*. Dias depois, foi nomeado administrador e governador da Ordem de Cristo. Em seguida, lançou-se na tarefa da expansão ultramarina.

Recolheu-se em Sagres. Trabalharam e colaboram com ele muitos portugueses e alguns estrangeiros na obra expansionista, caracterizada pelo inegável sonho de querer tornar Portugal um reino verdadeiramente soberano na história do Mundo.

O Infante D. Henrique não foi um verdadeiro marinheiro nem técnico de navegação. No entanto, soube entusiasmar, organizar e persistir com aqueles que executaram as heróicas tarefas de intenção magnificente

Os Portugueses devem ao infante D. Henrique a afortunada realidade de os libertar da “lei da morte”, transformando um “*povo bisonho de lavradores*” nos primeiros mundiais da descoberta de “*mares nunca d’antes navegados*” (Camões).⁸⁹

Na descrição do painel usamos as palavras de Fausto Martins:

«Jorge Colaço utiliza as linhas diagonais para imprimir movimento à composição, em contraste com a posição vertical e dominadora que configura a presença do infante. D. Henrique, natural do Porto, tendo a seus pés um adversário com uma bandeira caída, em contraponto com a bandeira das quinas desfraldada, símbolo da vitória. De realçar, ainda, o cuidado do artista em marcar as diferenças entre os dois exércitos, quer através das vestes, quer pelos símbolos heráldicos das bandeiras, quinas e crescentes, sem esquecer o pormenor da identidade local da paisagem marroquina com as adobes e as palmeiras. Revela, uma vez mais, o gosto das representações, de tal forma que o cavalo morto, no primeiro plano, evoca, necessariamente, a *Batalha de São Romano* de Paolo Ucello».⁹⁰

⁸⁸ D’ARA, Maria da Conceição cabeças – *Porto Monumental e artístico (Património da Humanidade)*. Porto: Porto Editora, pp. 104-105.

⁸⁹ Ibidem, pág. 105.

⁹⁰ MARTINS, Fausto Sanches - *Azulejaria portuense: história e iconografia*, pág. 97.

As cenas da Batalha de São Romano comemoram na realidade um pequeno conflito entre Florença e Siena ocorrida a 1 de Junho de 1432.

O painel de Florença representa o momento em que Bernardino da Ciarda, condutor dos sineenses, é derrubado. O violento escorço do cavalo caindo e as lanças quebrando em terra, criando perspectivas com numerosos ponto de fuga.⁹¹



fig. 55 - Episódio da Batalha de S. Romano (Florença), c. 1451, Paolo Uccello.

Obra encomenda por Cosme de Médicis. O que mais sobressai na obra é o predomínio da negra e gama seca de cores que se sobrepõe de tal forma como disse Giulio Carlo Argan:

«A perspectiva para ele é o que regula a visão e a construção do espaço, é um processo que permite a nossa inteligência compreender a forma e conferi-lo um valor absoluto e autónomo»⁹².

⁹¹ HISTORIA Universal del Arte. Madrid : Espasa Calpe, 1996, Volume 6, pág. 27.

⁹² *Ibidem*, pág. 27.

4.5. Painéis Religiosos

4.5.1. A Romaria de São Torcato

Na parede longitudinal, do lado da gare, à direita de quem entra do lado da Rua do Loureiro está representado a *romaria de São Torcato* em Guimarães.

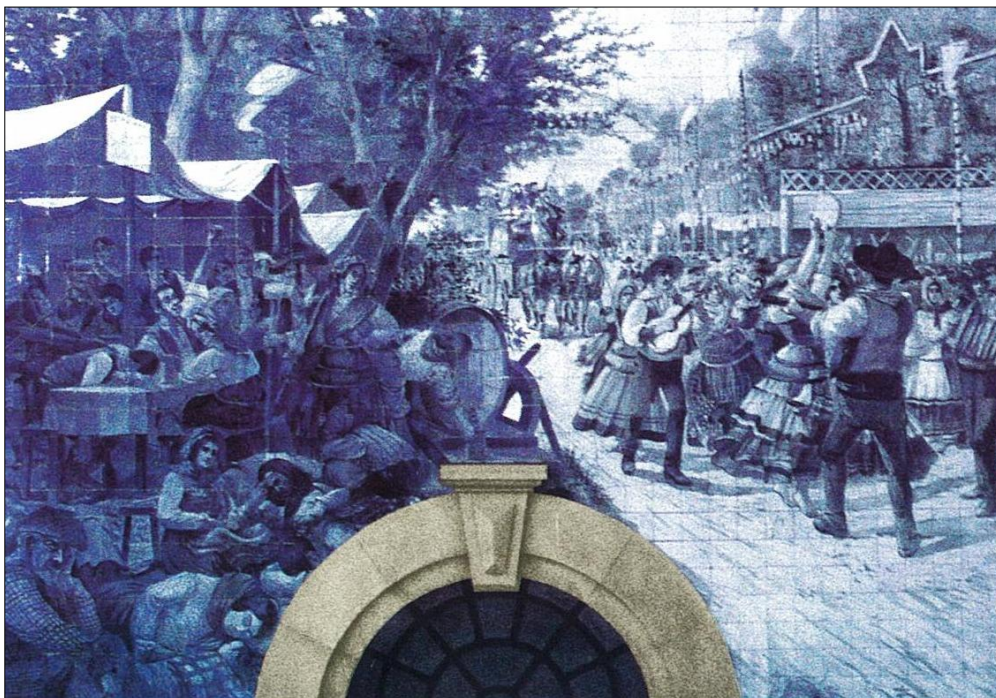


fig. 56 – Romaria de São Torcato em Guimarães

São Torcato é o nome de uma importante freguesia do Concelho de Guimarães e esse nome veio-lhe do Santo que nasceu em Toledo (Espanha) no século VII, sendo mais tarde bispo da diocese de Braga. Esse pastor da Igreja Católica, segundo a tradição, foi morto, com mais de 27 acompanhantes féis à religião, exactamente em S. Torcato quando em 15 de Maio de 715, o Bárbaro Muça, chefe de um comando de muçulmanos, ataca as populações de Guimarães. O bispo bracarense veio com os 27 fiéis ao encontro do exército do bárbaro muçulmano. E este tê-los-á assassinado naquele local. Mas tarde, seguindo a mesma tradição, por sinais vindos do céu, foi anunciado o local onde se encontrava o corpo de S. Torcato. E, ao ser retirado o cadáver, brotou uma caudalosa Fonte que desde aí sempre serviu para curas de romeiros crentes na lenda.⁹³

⁹³ FONTE, Barrosa da – *Guimarães Roteiro Turístico*. Guimarães: Edição do autor, 1991, pág. 50.

A romaria de São Torcato realiza-se no primeiro fim-de-semana do mês de Julho. A festa está ligada ao cultivo do linho (semeado entre o mês de Março/Abril), é o agradecimento dos agricultores ao Santo, pela bondosa colheita.

O artista apresenta-nos uma composição rica em figuração. No primeiro plano é visível um grupo de personagens, homens e mulheres alguns sentados no chão, outros na cadeira a volta de uma mesa, uns acordados a saudarem a passagem do cortejo, e outros a dormirem sobre a mesa e no chão e em nossa interpretação possivelmente casados e bêbados, o que pressupõe que os festejos começaram durante a noite.

No segundo plano o artista apresenta-nos o cortejo onde avistamos um extenso grupo de pessoas a cantarem, a dançarem e baterem palmas ao som de instrumentos musicais tais como, gaitas e guitarras. Os homens que vão a tocar os instrumentos musicais estão trajados a rigor, usam calças, botas e chapéus à “cowboy”, camisas brancas e por cima coletes. As mulheres também não ficam a trás quanto ao traje, o que mais se destacam nelas são as saias compridas o lenço à vota da cabeça e os pés descalços.

Seguidamente podemos observar uma carruagem com pessoas puxada por cavalos, a seguir o cortejo.

4.5.2. A Procissão de Nossa Senhora dos Remédios

Na parede longitudinal, do lado da gare, à esquerda de quem entra do lado da Rua da Madeira esta representado a *procissão de Nossa Senhora dos Remédios* em Lamego.

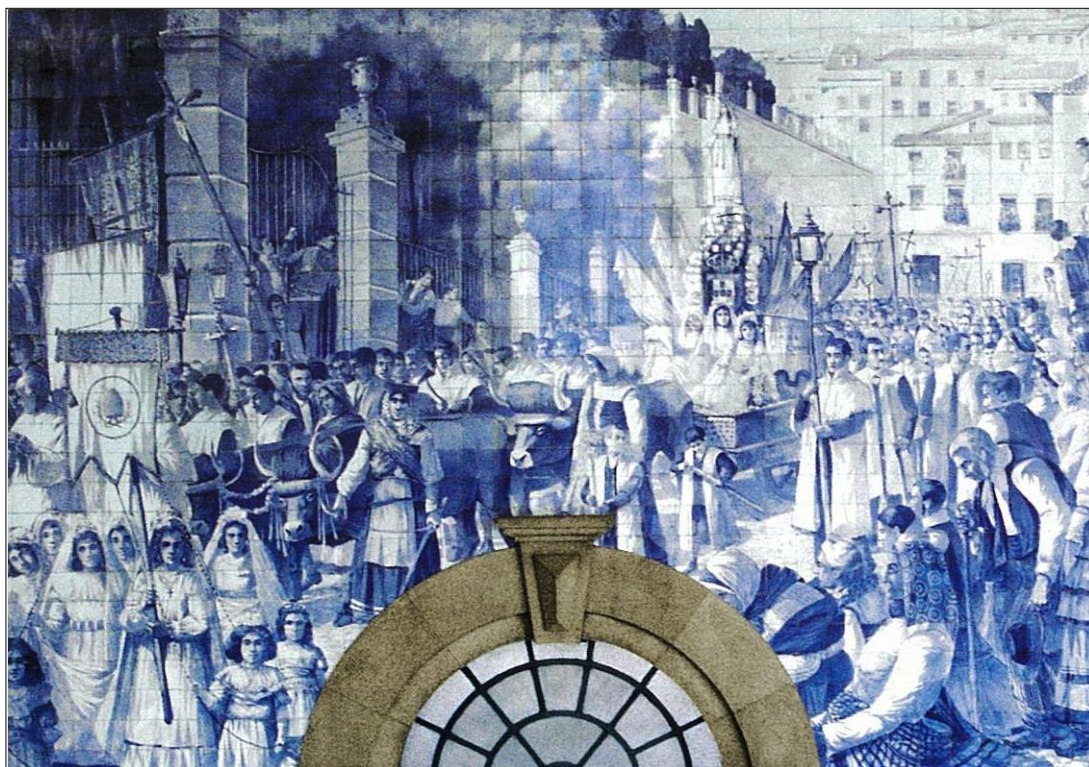


fig. 57 – Procissão de Nossa Senhora dos Remédios em Lamego

Segundo consta, invocação a *Nossa Senhora dos Remédios*, terá sido pregada em Portugal pelos membros da Ordem Trinitária que a trouxeram e espalharam no nosso País. Conta-se que S. João da Mata, juntamente com S. Félix de Valois fundara aquela Ordem para a redenção dos cativos (século XII) não tendo dinheiro para o fim em vista lhe aparecera Nossa Senhora dos Remédios entregando-lhe uma bolsa cheia. Desta maneira deu “remédio” a uma grave situação. E, a partir daí, começaram a dar à Virgem o nome de Nossa Senhora dos Remédios. Talvez por isso as suas imagens aparecem com a mão direita estendida, como quem oferece alguma coisa, enquanto a esquerda segura o Menino, fonte do poder contra todos os males.

A devoção a Nossa Senhora dos Remédios, além de muito antiga é muito querida do povo, ainda nos nossos dias. Exemplo disso são as várias freguesias que a

tomaram com orago, muitas capelas levantadas em sua honra, inúmeras imagens espalhadas pelo País e as festas que em sua honra se celebram.

O Santuário mais célebre dedicado a esta invocação é o de Lamego. É bem conhecido em todo o País e ali acorrem muitos milhares de fiéis para venerar Nossa Senhora dos Remédios.⁹⁴

O que mais se destaca no painel que vamos analisar é o facto do andor com a imagem sagrada que normalmente nas procissões são transportadas por fiéis, nesta ela é puxada por uma junta de bois. É única no País em que por autorização obtida por Bula Papal, o andor era conduzido em carro de bois.⁹⁵

Jorge Colaço apresenta-nos no primeiro plano um conjunto de «anjinhos» vestidos de branco, onde é possível notar uma certa desproporção anatómica ou seja o corpo das crianças não conduzem com as suas caras que assemelham a adultos. No segundo plano o artista representa o andor com a imagem sagrada, puxada por uma junta de bois, onde se vê a imagem da Nossa Senhora na parte superior do andor e na parte inferior quatro crianças «anjinhos». Os bois que puxam o andor são guiados por mulheres. Ao lado do andor seguindo a procissão estão vários membros da igreja e crentes, vestidos com as vestes apropriadas para estas ocasiões.

Do lado direito do painel vê-se um grupo de pessoas algumas já de idade avançada assistirem a passagem da procissão onde se destaca a figura de um idoso apoiando numa vara para se manter em pé.

Do lado esquerdo encontra-se um grupo de crianças penduradas nas grades de uma propriedade a assistirem também a passagem da procissão pelas ruas de Lamego.

Segundo Fausto Martins «não podemos deixar de apontar alguns defeitos, patentes no painel da romaria de Nossa Senhora dos Remédios, relativamente aos «anjinhos» do primeiro plano, cuja representação é inexpressiva, pecando, igualmente, pela deficiência na proporção das figuras. Fica-se com a impressão de que este painel,

⁹⁴ CARVALHEIRA, P. José do Vale – Nossa Senhora na História e Devoção do povo português. [S. L.]: Edições Salesianas, 1988, pp. 229-232.

⁹⁵ Esta informação pertence a um documentos encontrado durante a pesquisa no arquivo CP, cujo autor não foi possível identificar.

bem como a romaria de São Torcato, tendo nascido de um desenho original do mestre Jorge Colaço, foram executadas, em parte, por colaboradores».⁹⁶

4.6. Painéis Alegóricos

No muro fronteiro que dá para a praça exterior de Almeida Garrett, Jorge Colaço teve que atender ao ritmo da distribuição das portas e à exiguidade dos panos intercalares. A ladear as portas centrais colocou as alegorias das quatro estações do ano, *Inverno, Outono, Verão e Primavera*.⁹⁷

Todas concebidas sob os cânones da Arte Nova e de nítida inspiração francesa, a lembrar o estilo de Eugène Grasset (1845-1917) foi, no período da arte nova, o principal renovador do estilo das artes decorativas francesas.⁹⁸

4.6.1. *Inverno*

O artista representa o *Inverno*, sob a aparência de uma mulher agasalhada, com lenço na cabeça transportando nacos de lenha no ombro. A paisagem é hostil, onde é visível ver a queda de neve, num plano secundário pode se observar uma árvore já completamente despida de folhas.



⁹⁶ MARTINS, Fausto Sanches – *Azulejaria portuense: história e iconografia*. Lisboa: Inapa, 2001, pág. 102.

⁹⁷ *Ibidem*, pág. 102.

⁹⁸ GUIMARÃES, Agostinho – Azulejos de Porto – Estação de S. Bento. *O TRIPEIRO*. Porto: Série Nova/Ano III/N.ºs 11-12, [S.d.] pp. 340-341.

4.6.2. *Outono*

Jorge Colaço apresenta-nos o *Outono*, sob a imagem de uma jovem com uma laço cabeça, a colher frutos num árvore que parece ser uma laranja. No chão é possível observar folhas de videira e um calho de uvas fruta típica da época.



4.6.3. *Verão*

O artista representa o *Verão*, sob a forma de uma jovem vestida com uma túnica branca e transportando na mão espigas de milho e flores.



4.6.4. *Primavera*

Jorge Colaço apresenta-nos a *Primavera*, sob a forma de uma bela mulher de túnica branca envolvida com flores de várias espécies, é visível também uma borboleta pousada na cabeça dela e outra presta a pousar. É de realçar que toda a paisagem envolvente é bastante alegre.

Cerca de vinte mil azulejos forram o vestíbulo da Estação de S. Bento, mas hoje nem todos são já de Jorge Colaço.

Fixados a cal e a saibro, o tempo e a humidade fazem por vezes que alguns se despeguem e se partam no chão.

Os serviços competentes da CP, numa atitude a imitar por outras entidades, acode-lhes prontamente e assim os painéis estão sempre completos.

Tem feito as reparações, nestes últimos anos, o artista cerâmico, gaiense, Fernando Gonçalves. Com tal perfeição as tem executado, que um observador desprevenido não distingue os seus azulejos dos de Jorge Colaço.⁹⁹



⁹⁹ GUIMARÃES, Agostinho – Azulejos de Porto – Estação de S. Bento. *O TRIPEIRO*. Porto: Série Nova/Ano III/N.^{os} 11-12, [S.d.] pág. 341.

CONCLUSÃO

O presente trabalho visava a realização de uma proposta ao Gabinete Cultural da CP que consiste num catálogo alusivo à descrição dos painéis de azulejo relevantes presentes na Estação de S. Bento.

A investigação foi projectada e desenrolada em várias fases, nomeadamente pela pesquisa exaustiva do arquivo da CP tendo em vista a reunião de alguns periódicos, bibliografias, assim como plantas e imagens sobre o edifício em estudo; e o estudo bibliográfico intensivo e minucioso nas bibliotecas objectivando encontrar suporte para uma abordagem clara e rigorosa sobre o objecto em estudo.

Apesar da dificuldade na obtenção de registos fotográficos com a qualidade desejada, fizemos uma selecção minuciosa das imagens tendo em vista proporcionar um acompanhamento visual da sua descrição, concedendo assim uma visão mais próxima da realidade.

Ao longo da elaboração do presente Relatório Estágio, a escassez de documentação e bibliografia específica relacionada com os objectos de estudo revelaram-se como os maiores obstáculos ao alcance dos nossos objectivos. Contudo, com trabalho, modéstia e rigor, pensamos ter alcançado a desejada meta.

Salientamos que a iconografia de grande parte dos painéis tem a ver com momentos históricos ou personagens importantes relacionadas com o Porto e o Norte.

Propomos que todo o material recolhido e o estudo efectuado, patente neste relatório de Estágio, seja utilizado pelo Gabinete Cultural da CP com vista à elaboração de um roteiro dos Painéis de Azulejo do átrio da Estação de S. Bento.

Com o presente trabalho, esperamos ter contribuído para a divulgação do importante património que constitui a Estação de S. Bento, em particular, os seus painéis de azulejo.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Pedro Vieira de - *A Arquitectura Moderna*. Lisboa : Alfa, 1993.

ALVES, Maria Conceição S. C. Rodrigues – *Porto Monumental e Artístico*. Porto: Edições ASA, 1983.

ARRUDA, Luísa D'Orey Capucho – *Azulejaria Barroca Portuguesa. Figuras de convite*. 2.ª Edição. [S. L.]: Edições Inapa, 1996.

AZULEJOS no Porto. Porto : Câmara Municipal Porto, 1996.

BOLETIM da C. P, N.º 445, Julho de 1966.

BOLETIM da CP, N.º 472, Novembro 1968.

BOLETIM da CP, N.º 509, Novembro 1971.

BOLETIM da CP, N.º 511 Janeiro de 1972.

BOLETIM dos Amigos do Porto. Vol. I, 1951. N.º 1.

CABEÇAS, Maria da Conceição – *Porto monumental e artístico: património da humanidade*. Porto: Porto Editora, 2001.

CARDOSO, António Cardoso Pinheiro de – *Estação de S. Bento Marques da Silva*. Porto: Instituto Arquitecto José Marques da Silva, 2007.

CARVALHEIRA, P. José do Vale – *Nossa Senhora na História e Devoção do povo português*. [S. L.]: Edições Salesianas, 1988.

CARVALHO, António Cardoso Pinheiro de – *O Arquitecto José Marques da Silva e a Arquitectura no Norte do País na Primeira Metade do séc. XX*. Porto: FAUP Publicações, 1992.

COELHO, Maria Helena da Cruz - *D. João I : o que re-colheu Boa Memória*. Mem Martins : Círculo de Leitores, 2005.

CORREIA, Vergílio - *Azulejos*. Coimbra : Livraria Gonçalves, 1956.

CRUZ, António, 1911-1989 - *Os azulejos da Sé do Porto*. Porto : Edições Marânus, 1947.

D'ARA, Maria da Conceição Cabeças – *Porto Monumental e artístico (Património da Humanidade)*. Porto: Porto Editora.

DIAS, Marina Tavares; MARQUES, Mário Morais – *Porto desaparecido*. Lisboa: Quimera, 2002.

DICIONÁRIO da Arte Barroca em Portugal. Lisboa: Presença, 1989.

FERRERA-ALVES, Joaquim Jaime B. – *O Porto na época dos Almadas: arquitectura, obras públicas*. Porto: Câmara Municipal, 1988-1990, Volume I.

FONSECA, António Guedes da – *Apostamentos para a história da estação de S. Bento (Porto)*. Porto: Livraria Simões Lopes, [S. d.].

FONTE, Barroso da – *Guimarães Roteiro Turístico*. Guimarães: Edição do Autor, 1991.

HISTÓRIA universal del arte. Madrid : Espasa Calpe, 1996, Volume 6.

LEITE, José, S. J. (org) – *Santos de cada dia*. 4.^a ed. Braga: Editorial A. O., 2003.

LOPES, Victor Sousa – *O Azulejo no século XVIII: breve apontamento*: Lisboa: Direcção da Divulgação, 1983. (Cadernos de divulgação; 1)

MARTINS, Fausto Sanches – *Azulejaria portuense: história e iconografia*. Lisboa: Inapa, 2001.

MECO, José - *Azulejaria Portuguesa*. Lisboa : Bertrand Editora, 1985.

MECO, José - *O azulejo em Portugal*. Lisboa : Alfa, 1993.

MESQUITA, Mário João – *Marques da Silva: o aluno, o professor, o arquitecto*. Porto: IMS, 2006.

MORAES, A. C. da Cunha – *Os Melhoramentos da Cidade do Porto*. Porto: Typographia Pereira, 1916.

O AZULEJO em Portugal no século XX. Lisboa: Edições Inapa, 2000.

O TRIPEIRO. Porto: Série Nova/Ano II/N.^{os}, [S.d.].

O TRIPEIRO. Porto: Série Nova/Ano III/N.^{os}, [S.d.].

PAMPLONA, Fernando de – *Dicionário de Pintores e Escultores Portugueses ou que trabalharam em Portugal II*. 2.^a Edição (actualizada). Porto: Livraria Civilização Editora, 1987, Volume II.

PEREIRA, João Castel-Branco – *As Coleções do Museu Nacional de Azulejo, Lisboa*. Lisboa: Instituto Português de Museus, 1995.

PEREIRA, Paulo – *História da Arte Portuguesa*. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2008, Vol. 9.

QUARESMA, Maria Clementina de Carvalho – *Inventário Artístico de Portugal*. Lisboa: Academia Nacional de Belas-Artes, 1995.

RAMOS, Luís A. de Oliveira – *Portuenses na História*. Lisboa: Edições Inapa, 2001.

SABO, Rioletta; FALCATO, Jorge Nuno – *Azulejos arte história*. Lisboa: Edições Inapa, 1998.

SAPORITI, Teresa - *Azulejos portugueses: Padrões do século XX*. Lisboa: 1998.

SIMÕES, J. M. Dos Santos - *Azulejaria em Portugal nos séculos XV e XVI: Introdução geral*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 1969.

SIMÕES, J. M. Dos Santos - *Azulejaria em Portugal nos séculos XVII: Introdução geral*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 1997, Tomo I.

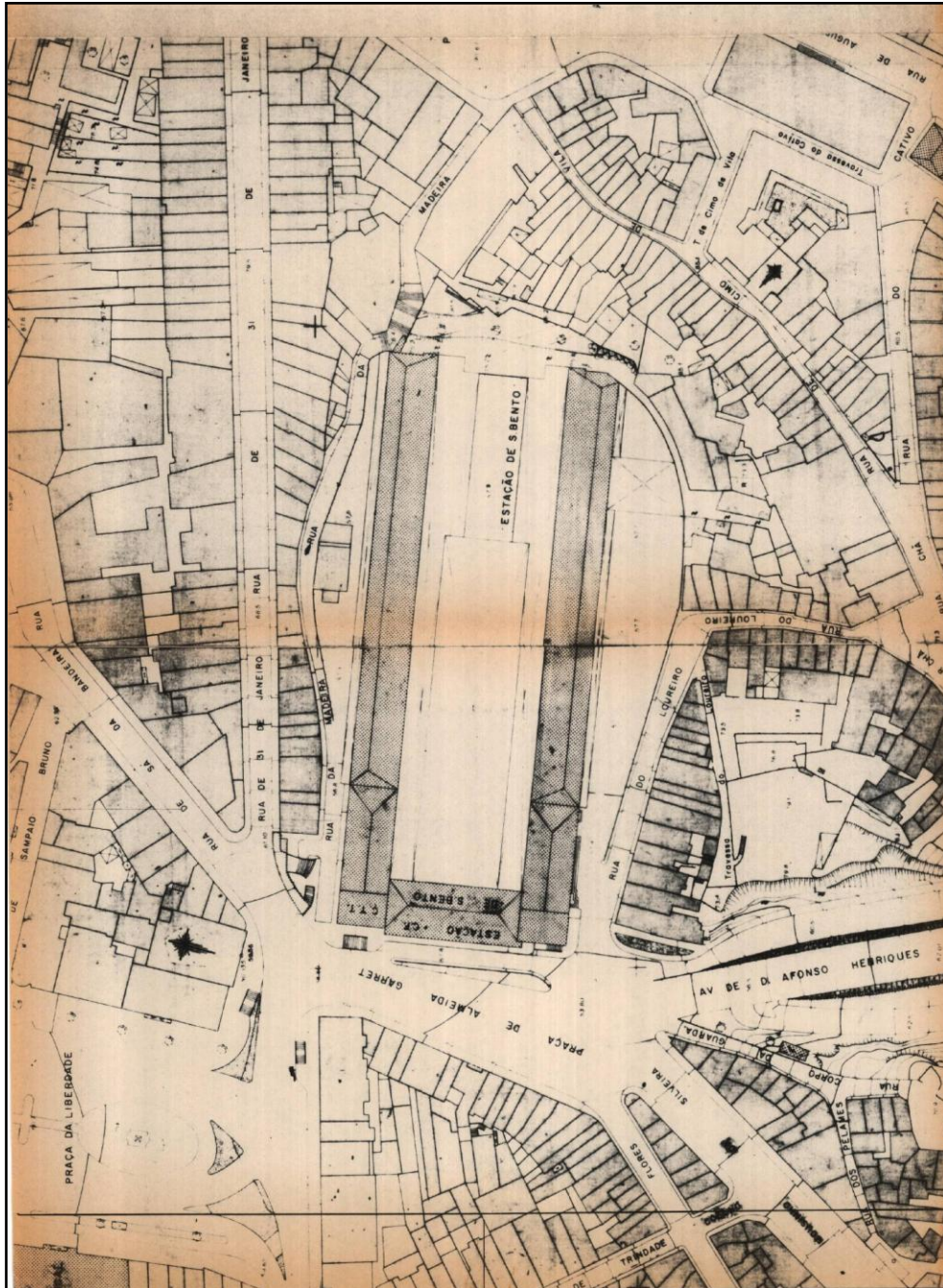
SIMÕES, J. M. Dos Santos - *Azulejaria em Portugal nos séculos XVII: Introdução geral*. 2.^a Edição. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 1997, Tomo II.

SIMÕES, J. M. Dos Santos - *Azulejaria em Portugal nos séculos XVIII: Introdução geral*. 2.^a Edição. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 1979.

SIMÕES, J. M. Dos Santos – *Estudos de Azulejaria*. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa Moeda, 2001.

TÉRCIO, Daniel - *Dança e Azulejaria no Teatro do Mundo*. Lisboa: Inapa, 1999.

ANEXOS



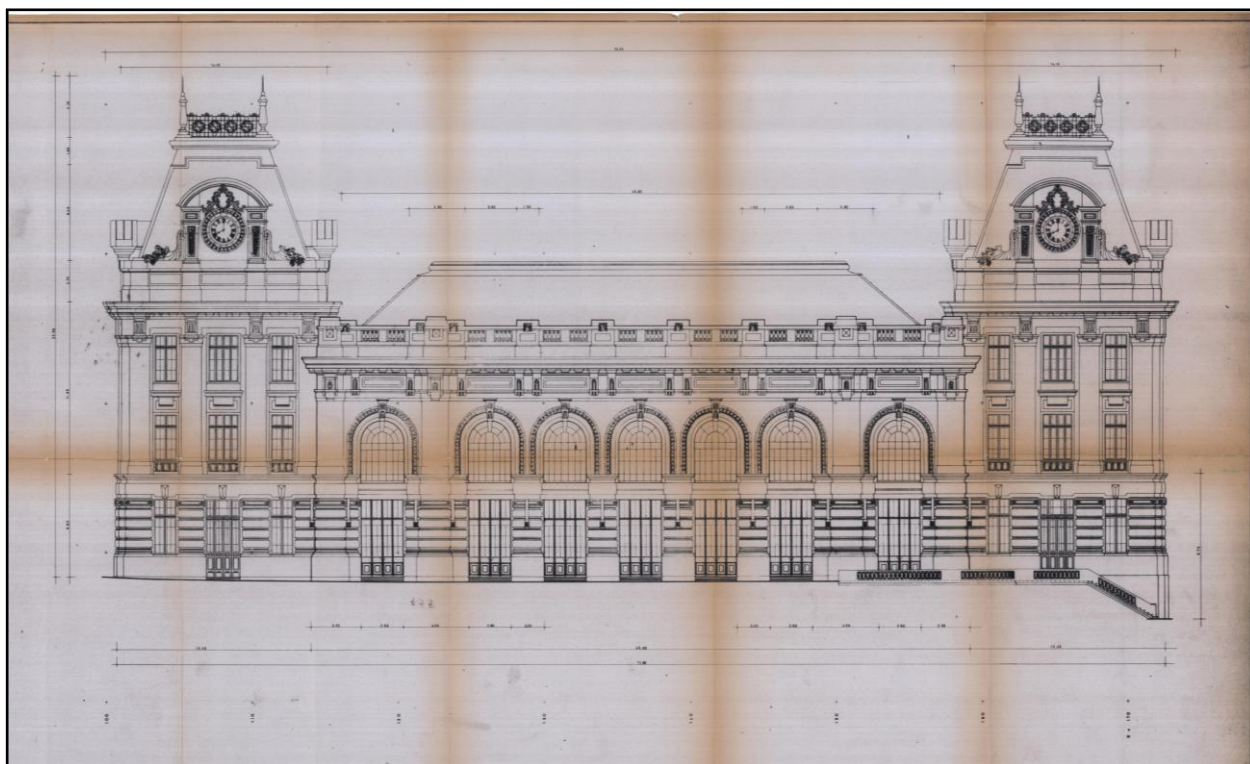


Ilustração 2 – Estação de São Bento. Alçado Oeste

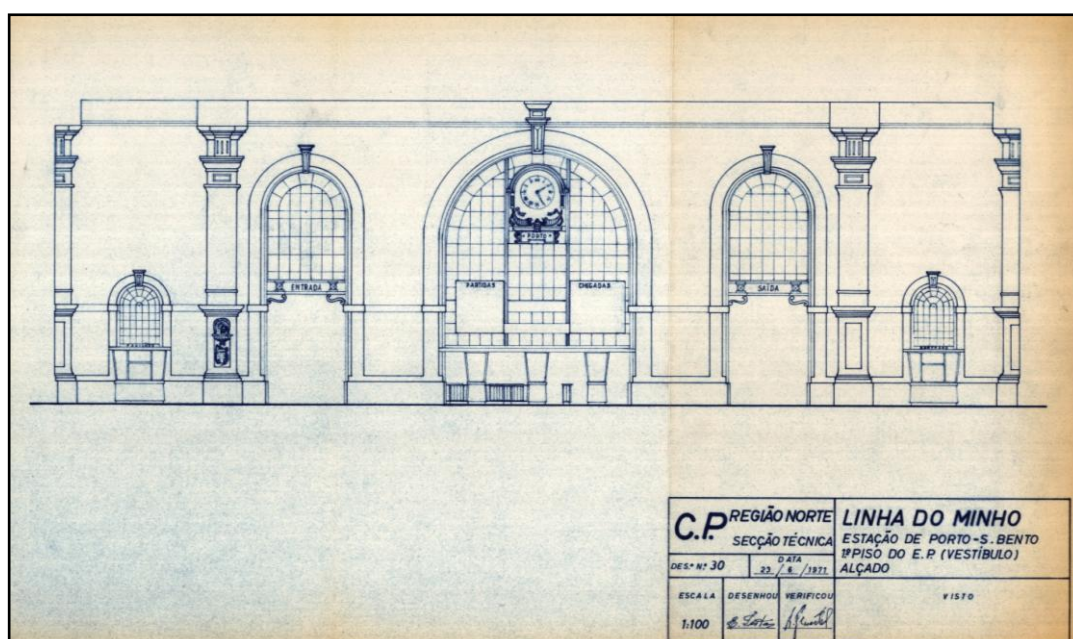
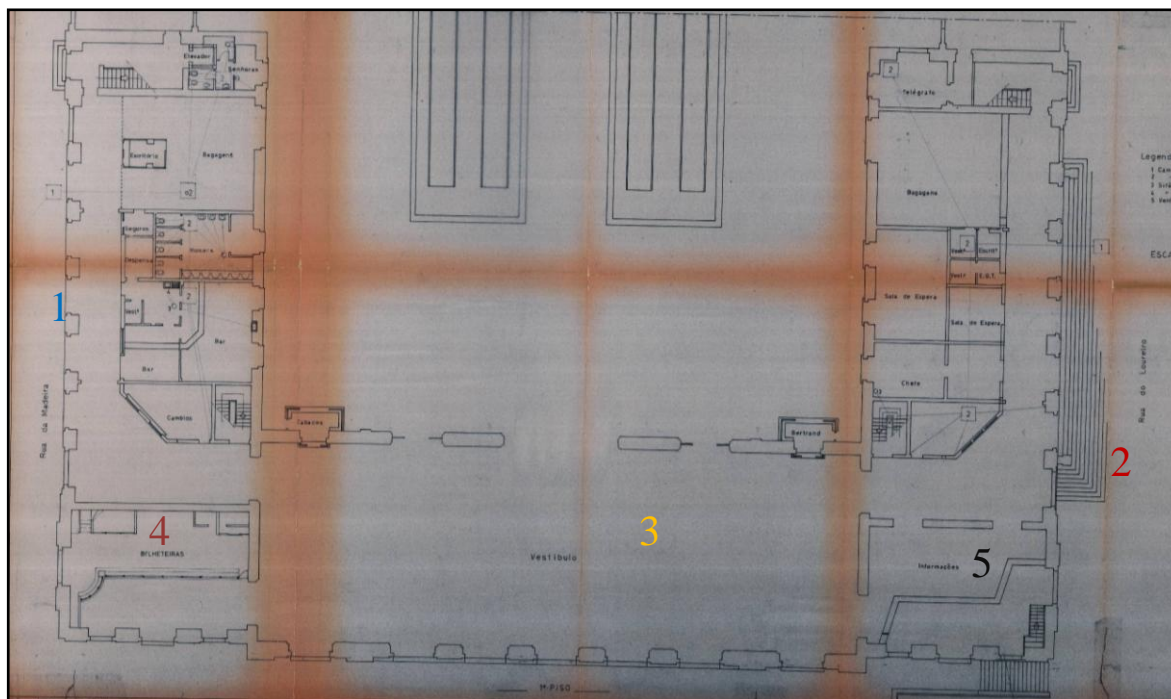


Ilustração 3 – Estação de S. Bento 1º Piso do Vestíbulo. Alçado



Legendas:

- 1 – Rua da Madeira
- 2 – Rua do Loureiro
- 3 – Vestíbulo
- 4 – Bilheteria
- 5 – Informações

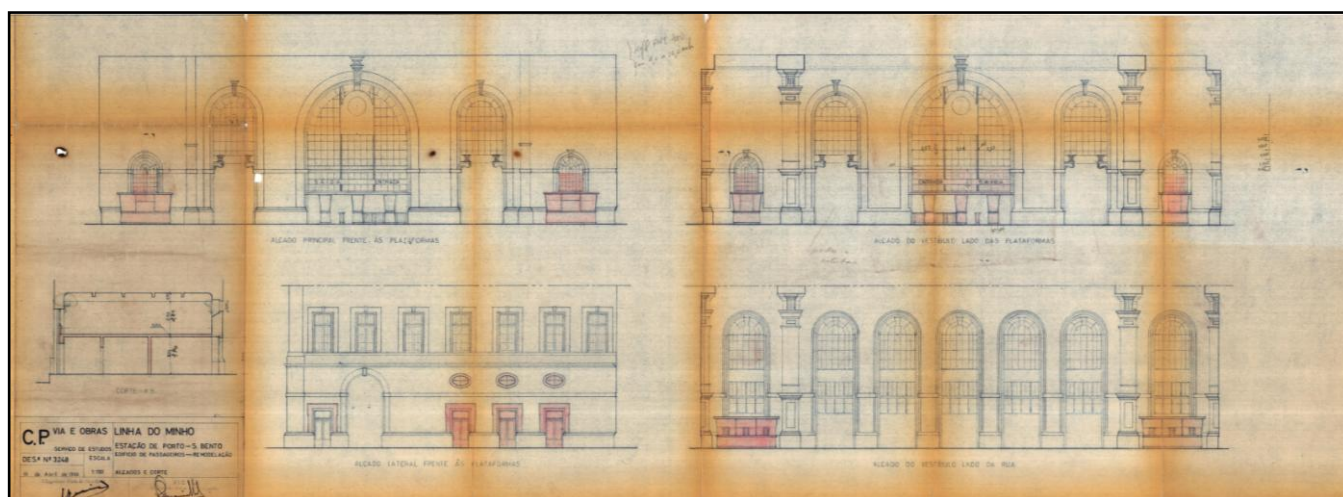


Ilustração 5 - Estação de S. Bento. Alçados e Corte

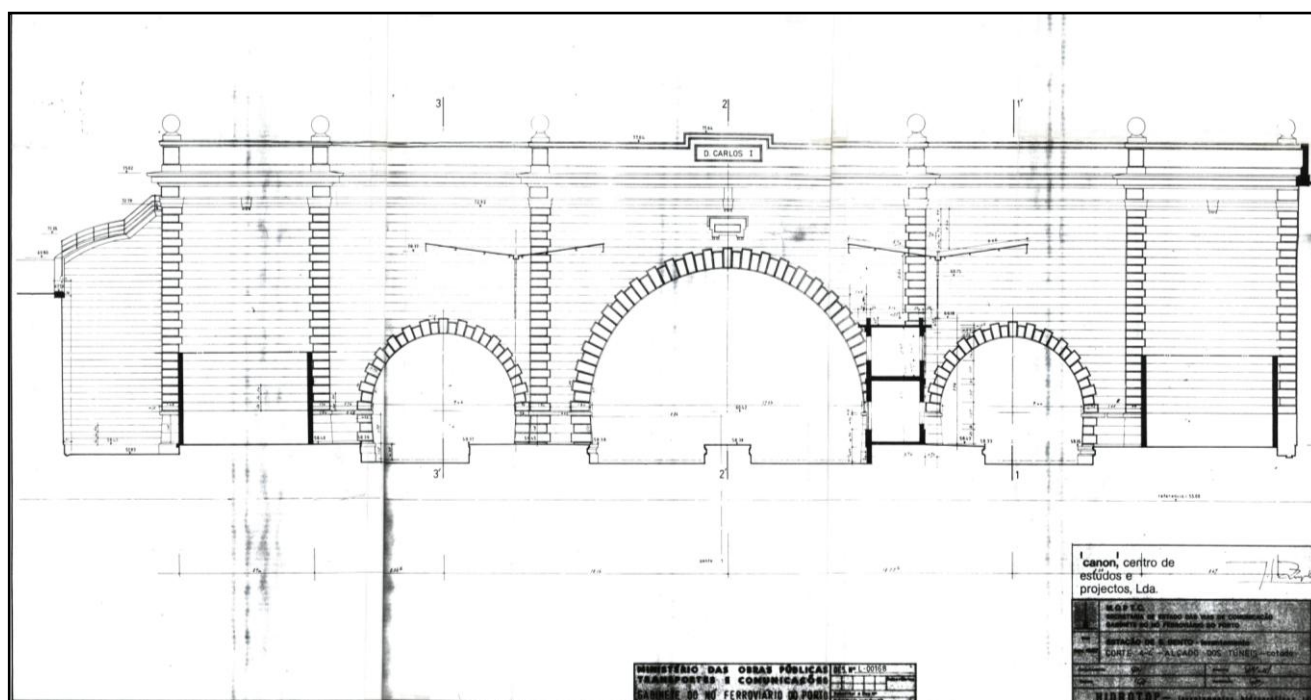


Ilustração 6 - Estação S. Bento. Corte e Alçados dos Túneis

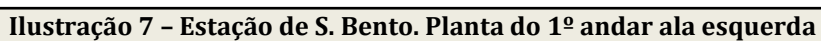




Ilustração 9 - Estação de S. Bento vista área

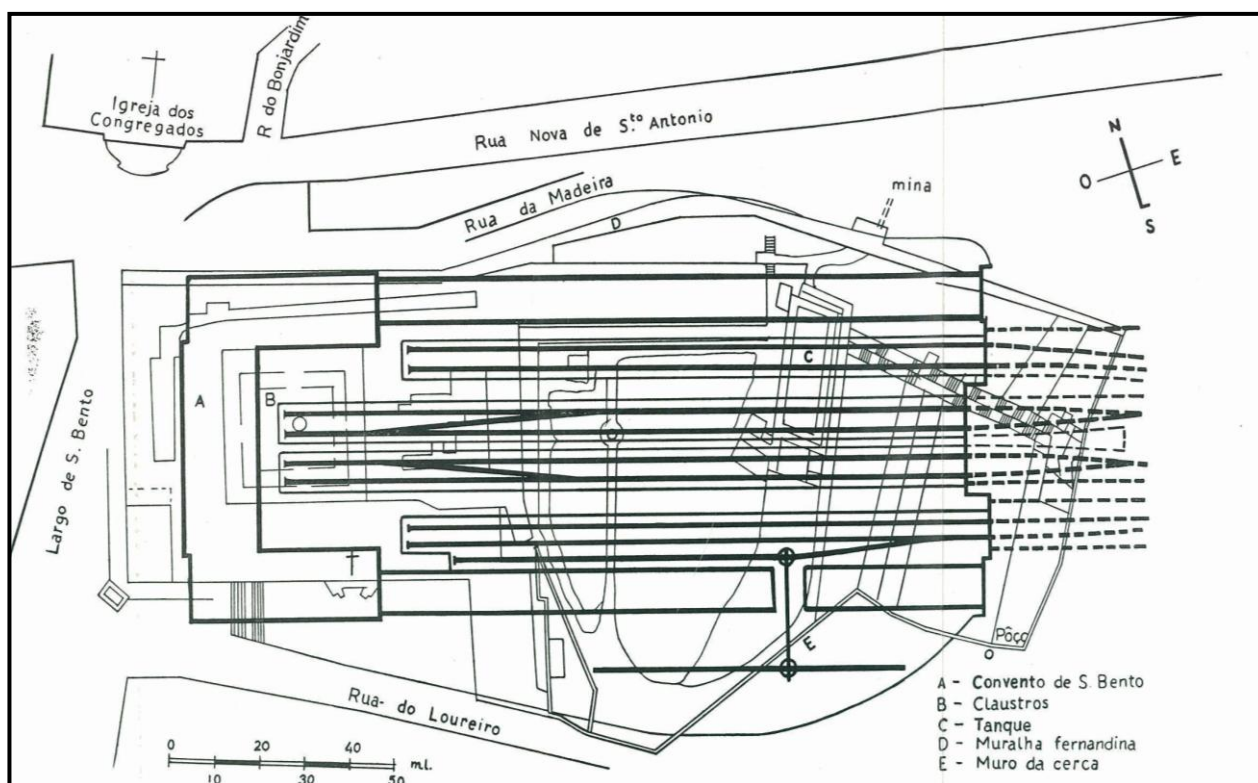


Ilustração 10 - Sobreposição da planta da Estação de S. Bento sobre a planta do Mosteiro S. Bento Ave-Maria



Ilustração 11 – Estação de S. Bento (actualmente)



Ilustração 12 – Estação de S. Bento fachada actual



Ilustração 13 – Estação de S. Bento. Torreão com Ardósia



Ilustração 14 - Chegada do 1º comboio a Estação de S. Bento



Ilustração 15 - Comboio Real saindo do Túnel



Ilustração 16 - Trabalhos no Túnel



Ilustração 17 – Chegada do primeiro comboio a Estação do Porto (central) em 07/11/1896

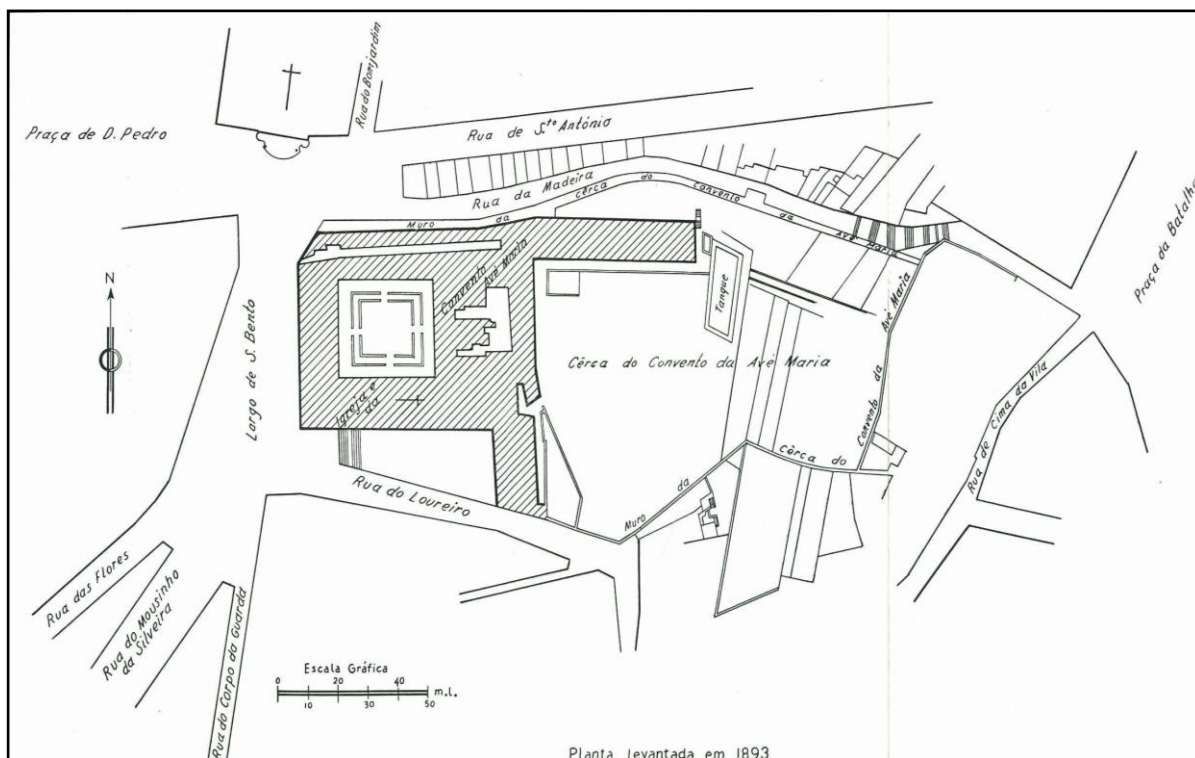


Ilustração 18 - Planta do Mosteiro de S. Bento de Ave-Maria levantada em 1893



Ilustração 19 - Portaria do Mosteiro de S. Bento de Ave-Maria



Ilustração 20 – Portaria do Mosteiro, e feira de S. Bento. Desenho de J. C. Vitória Vila Nova (1833)



Ilustração 21 – Átrio da Estação de S. Bento e os seus painéis de azulejos



Ilustração 22 – Pormenor do átrio com uma grande de ferro



Ilustração 23 – Pormenor do tecto vestíbulo da Estação de S. Bento



Ilustração 24 – Pormenor do tecto

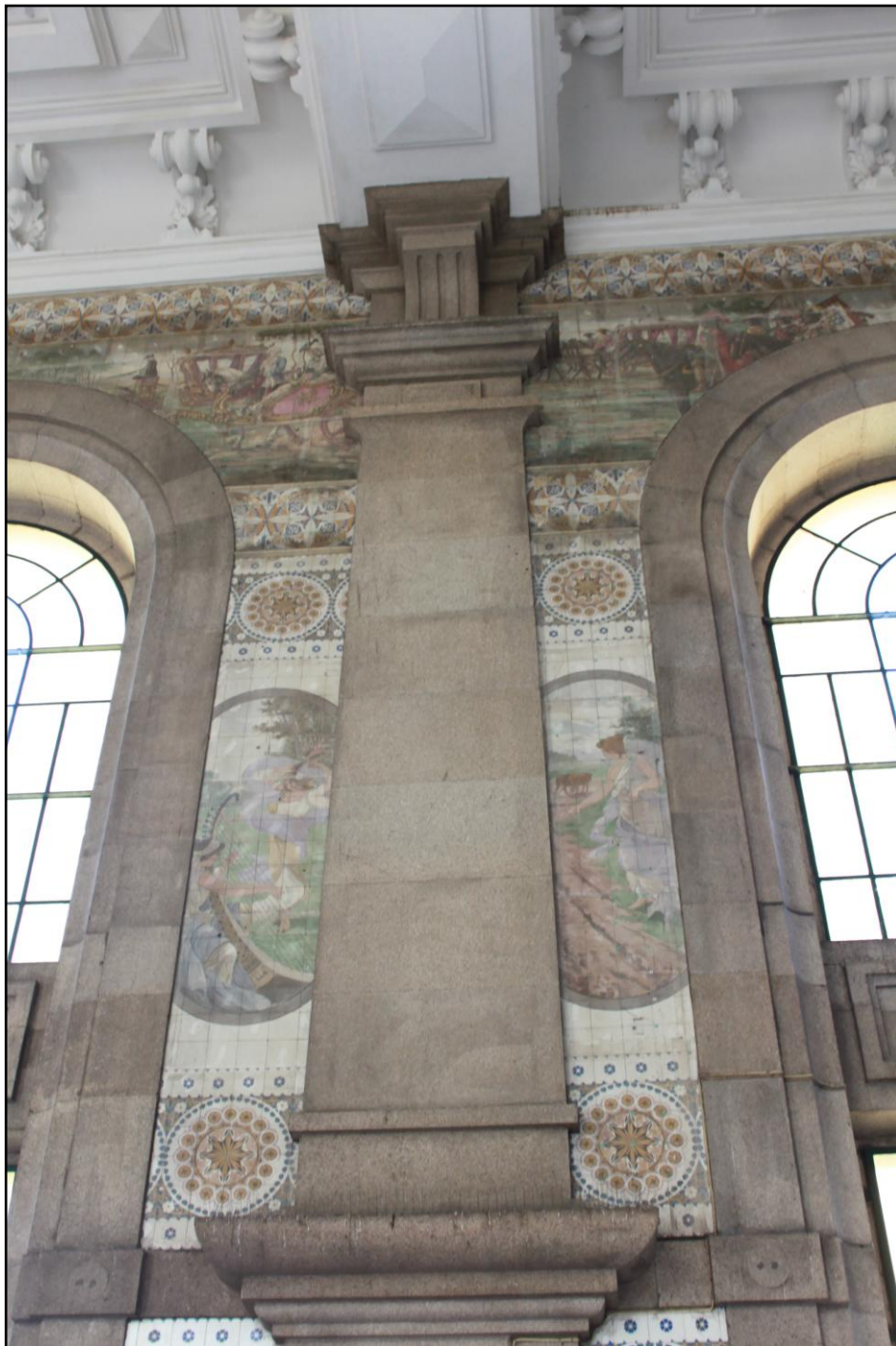




Ilustração 26– Painéis alegóricos, Belas-Artes e a Música



Ilustração 27 - A fonte milagrosa



Ilustração 28 - A promessa



Ilustração 29 – A azenha no rio



Ilustração 30 - A assadeira de castanha



Ilustração 31 - A vindima de enforcado



Ilustração 32 – A feira do gado

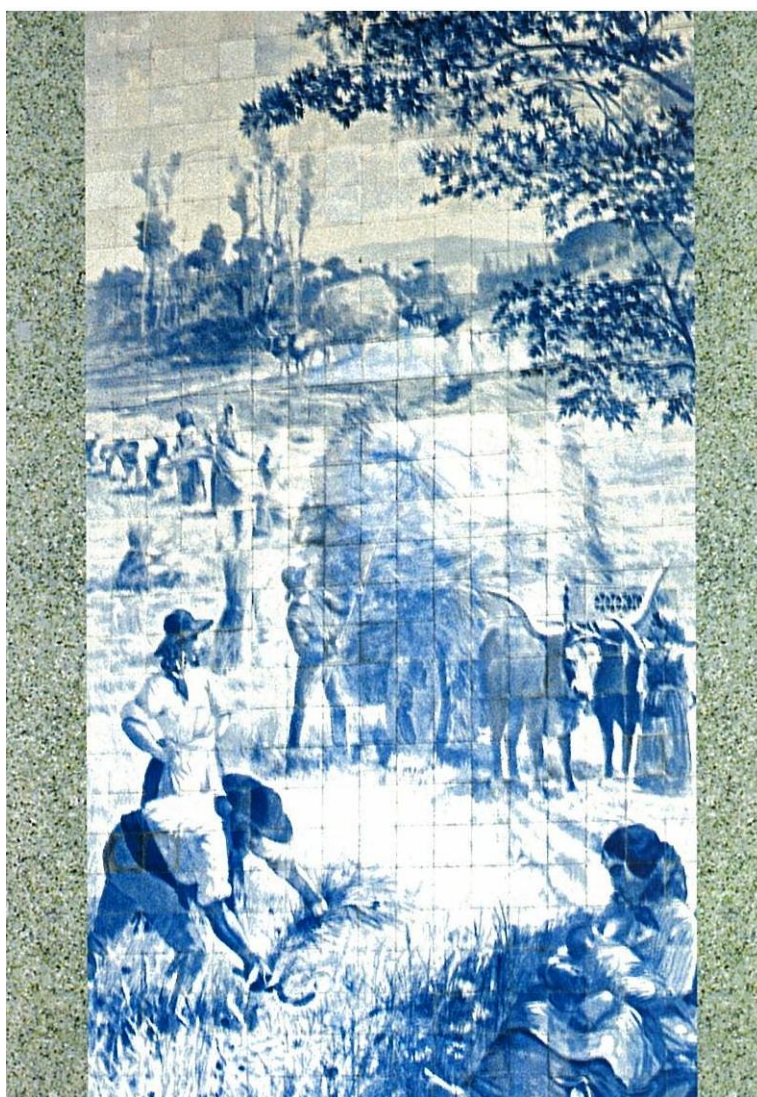


Ilustração 33 – A ceifa



Ilustração 34 – A condução do vinho do Douro

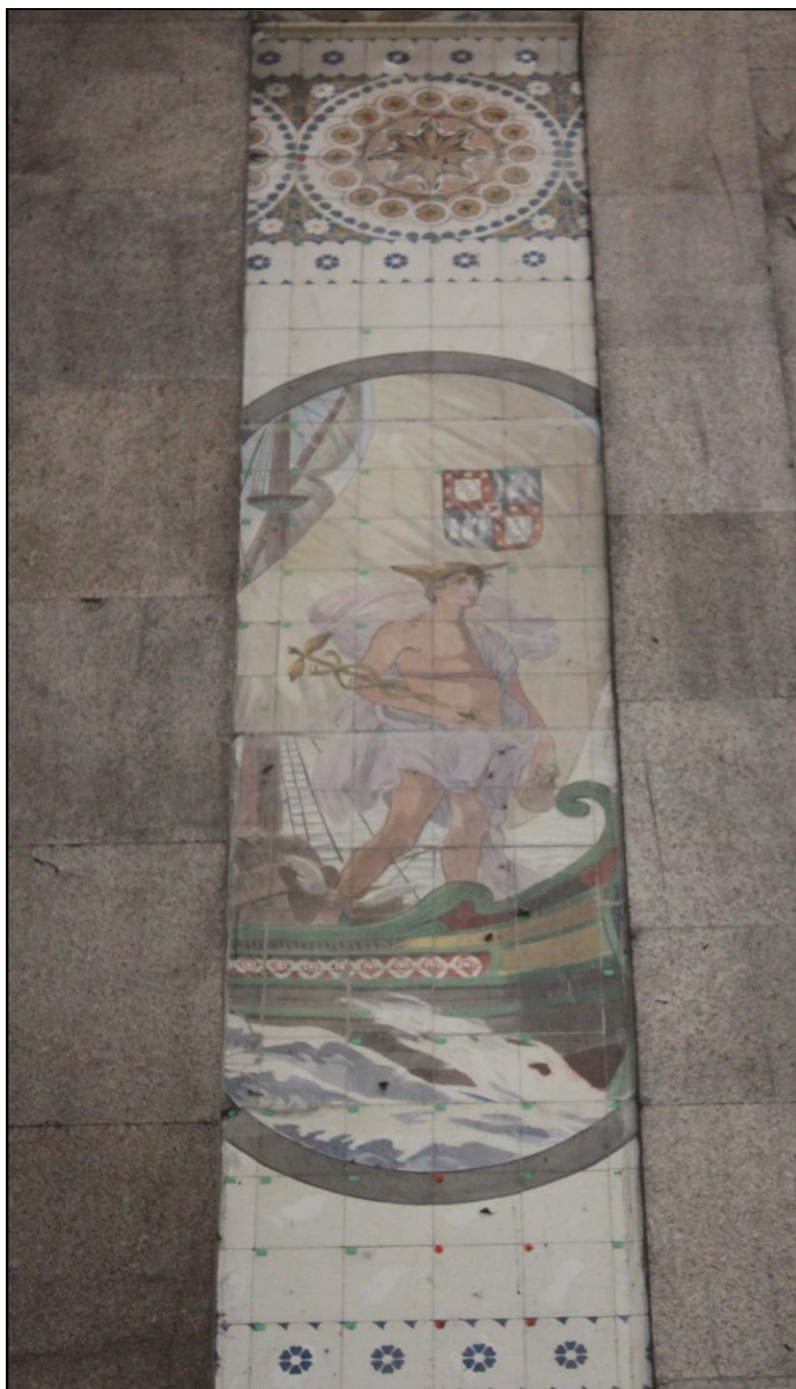


Ilustração 35 – O comércio

ÍNDICE

Agradecimentos	II
Resumo	III
Abstract	IV
Sumário	V
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I - O MOSTEIRO DE SÃO BENTO DE AVE-MARIA	3
CAPÍTULO II - A CONSTRUÇÃO DA ESTAÇÃO DE S. BENTO E MARQUES DA SILVA	18
2.1. Breve história sobre a construção da Estação de S. Bento	19
2.2. José Marques da Silva - A Formação e Obras	43
CAPÍTULO III - JORGE COLAÇO – PERCURSO ARTÍSTICO E OBRAS	48
CAPÍTULO IV – A ICONOGRAFIA DOS PAINÉIS DE AZULEJO DA ESTAÇÃO DE S. BENTO	55
4.1. Enquadramento Histórico	56
4.2. Enquadramento dos painéis no vestíbulo	60
4.3. A Iconografia dos painéis de azulejo	67
4.3.1. <i>A Evolução dos Transportes I</i>	67
4.3.2. <i>A Evolução dos Transportes II</i>	69
4.3.3. <i>A Evolução dos Transportes III</i>	70
4.3.4. <i>A Evolução dos Transportes IV</i>	71
4.4. Painéis Históricos	73

4.4.1. <i>O Encontro de Valdevez</i>	73
4.4.2. <i>Entrega de Egas Moniz</i>	74
4.4.3. <i>Casamento de D. João I com Dona Filipa de Lencastre</i>	75
4.4.4. <i>Conquista de Ceuta</i>	80
4.5. Painéis Religiosos	83
4.5.1. <i>A Romaria de São Torcato</i>	83
4.5.2. <i>A Procissão de Nossa Senhora dos Remédios</i>	85
4.6. Painéis Alegóricos	87
4.6.1. <i>Inverno</i>	87
4.6.2. <i>Outono</i>	88
4.6.3. <i>Verão</i>	88
4.6.4. <i>Primavera</i>	89
CONCLUSÃO	90
BIBLIOGRAFIA	91
ANEXOS	95
ÍNDICE	123